

CRONACHE FERROVIARIE (CRONICHE) 2.0

Visita: www.cronacheferroviarie.com
Scrivici a: cronacheferroviarie@usb.it



INDICE

11 MAGGIO, SCIOPERO REGIONALE EMILIA ROMAGNA.....	2
FERROVIERE MORTO SUL LAVORO.....	2
FERPORT NAPOLI È STATA PRIVATIZZATA	3
PARTITI POLITICI CHE VOGLIONO APRIRE A LIBERALIZZAZIONI- PRIVATIZZAZIONI APPENA ANDRANNO AL GOVERNO.....	3
ROVESCIAMO IL TAVOLO	5
COMUNICATO AI LAVORATORI DELLE FERROVIE	5
APPALTI	6
AZIENDA VS SINDACATI?	6
CODICE ETICO PER I SINDACATI	7
PULIZIA, DECORO E PICCOLA MANUTENZIONE	8
ALLA RICERCA DELLA PRODUTTIVITÀ PROIBITA.....	8
RAPPRESENTANZA SINDACALE.....	9
PILLOLE & NEWS	10
LINK	10

Editoriale

foto via Twitter: @AliasMissDolly

Il 29 aprile è stato firmato l'accordo per la costituzione delle RSU e per l'elezione degli RLS tra NTV e le OOSS, prodromo infelice di accordi facsimile che cominceranno a comparire in tutte le realtà, perché oramai già sappiamo che quando un accordo viene siglato in una sola realtà aziendale diviene poi legge per tutti i lavoratori.

Trattasi di un accordo capestro, voluto dalle OOSS complici per trattenere a sé gli iscritti, dal momento che nella versione finale sottoscritta il punto 11.5 recita: "Sono causa di decadenza... la revoca dell'iscrizione alla Organizzazione sindacale nella cui lista il componente della RSU è stato eletto o il passaggio ad altra Organizzazione sindacale...". Questa dicitura non compariva nel documento preliminare. Chi l'ha voluta?

Ecco cosa succede: le OOSS complici hanno paura che gli eletti dai lavoratori possano fuggire responsabilmente verso delle sigle che vogliono realmente tutelare i lavoratori e contemporaneamente vogliono precludere tutte quelle realtà sindacali che sono estromesse perché non vogliono/possono sottoscrivere contratti e accordi con il datore di lavoro.

Negli ultimi anni si è assistito ad una vera e propria fuga di molti membri delle RSU verso Organizzazioni di base come la nostra, dal momento che i complici non sono più in grado di rappresentare i lavoratori.

11 MAGGIO, SCIOPERO REGIONALE EMILIA ROMAGNA

**Sabato 11 maggio dalle 9.00 alle 17.00,
sciopero regionale del personale mobile**

**Giovedì 9 maggio ore 10.00 - 13.00 Sala S.Sirotti
Bologna C.le assemblea in preparazione dello
sciopero**

Un contratto di lavoro che ci fa lavorare di più, riposare poco e vivere meno.

Un turno disumano con nastri lavorativi da 10 ore, sestine con alzatacce-notte ripetute, riposo settimanale variabile che rende impossibile organizzare il proprio tempo libero .

Un sistema pensionistico barbaro che ha elevato a 67 anni l'età pensionabile ignorando che chi lavora su turni a ciclici è soggetto ad invecchiamento precoce con una aspettativa di vita media di 64 anni. Per non parlare delle difficoltà di arrivare idonei alla mansione fino all'età pensionabile richiesta e senza neanche più la protezione dell'articolo 18.

È surreale che l'azienda ci sottoponga ai test anti-doping per poi mandarci in giro ubriachi di sonno; come appare illuminante la formulazione della polizza sanitaria integrativa: un riconoscimento indiretto dei danni provocati alla nostra salute dai turni di lavoro.

Un sindacato complice coi disegni aziendali di smantellamento del trasporto ferroviario e con l'attacco più generale ai diritti dei lavoratori. Una casta sulla cui pelle non ricadono le porcate firmate, incollata alle poltrone in difesa dei propri privilegi.

Come se non bastasse siamo alla vigilia di una gara d'appalto per la gestione del trasporto regionale, non è un caso se l'Emilia Romagna è la prima regione a liberalizzare il trasporto.

Per contrastare queste scelte l'unica strada è mettere insieme le nostre capacità, intelligenze, forze. Da soli e divisi di fronte all'azienda che può contare su enormi risorse, siamo niente; uniti siamo una forza! Senza CT e PdM i treni non vanno, facciamo pesare la nostra forza per strappare condizioni di lavoro e di vita umane.

Costruiamo il sindacato che serve ai lavoratori.

Costruiamo insieme lo sciopero regionale del personale mobile divisione trasporto regionale.

*USB Lavoro Privato
Emilia Romagna*

per le norme tecniche vedi ultima pagina

FERROVIERE MORTO SUL LAVORO

È successo ancora una volta

Ancora una volta un lavoratore perde la vita sui binari; non importa per quale ditta o azienda lavorasse: per noi era e resta un "ferroviere", perché sul "ferro" stava svolgendo il suo lavoro, il suo turno.

E perché un altro "ferroviere" era alla guida di quel treno che lo ha investito causandone la morte suo malgrado.

A ognuno di noi, "ferroviere", corre il ricordo per quella volta che ha sentito il treno troppo vicino e troppo pericolosamente a ridosso del lavoro che stava svolgendo; oppure a quando con la mano sulla frenatura rapida vedeva altri "ferrovieri" saltare o scansare di lato per evitare il treno che stava conducendo.

Forse qualcuno di noi "ferrovieri" ha dovuto anche assistere a scene pietose per dare l'allarme e chiedere soccorso per un investimento in linea causato da un treno che stava scortando come capotreno. Per poi accorgersi che anche l'investito indossava una divisa da "ferroviere".

Ogni volta ci siamo ripetuti: "Che non accada mai più!". A Roma lo abbiamo ripetuto, solo poco tempo fa, dopo la morte di Massimo e di Anthony. In tutta Italia lo abbiamo ripetuto per troppe volte negli ultimi anni.

Eppure accade ancora. Oggi è successo ancora.

Com'è mai possibile che l'ambiente "ferrovia" sia così pieno di incidenti ancora oggi, nel Terzo Millennio, nella piena efficienza di sofisticati sistemi che spingono i treni a velocità da bolide di Formula 1 ma che non riescono a fare in modo che i binari siano un "luogo sicuro" per i lavoratori e a volte anche per chi ci viaggia? Quale circolo vizioso deve essere sciolto? Forse quello economico? Quello del "maggior ribasso"? Degli appalti o dei subappalti?

Della fretta con cui bisogna svolgere il proprio lavoro altrimenti "perdiamo l'appalto" oppure il nostro lavoro "lo danno a altri"? Della sicurezza che "non ci possiamo permettere" come ebbe a dire un ministro del nostro Stato non molto tempo fa?

L'Unione Sindacale di Base si associa al dolore dei familiari della vittima, dei suoi compagni di lavoro e conferma il suo impegno sui binari, come in ogni altro ambiente di lavoro, per la sicurezza di chi ci lavora e di chi ci viaggia.

COSTI QUEL CHE COSTI.

*USB Lavoro Privato
Settore Attività Ferroviarie*

FERPORT NAPOLI È STATA PRIVATIZZATA

La Ferport, una società che dal 1996 ha gestito il traffico ferroviario del porto di Napoli, è stata privatizzata.

La Ferport passa all'Interporto Sud Europa(ISE) gruppo Barletta, che si è sviluppato adiacente allo scalo ferroviario di Rfi Maddaloni-Marcianise. Nonostante l'ennesima proroga concessa dal liquidatore Giovanni Marciano per consentire a Metrocampania di aggiudicarsi l'affitto del ramo d'azienda, l'operazione è naufragata, i soci della società in liquidazione rappresentati dall'Autorità Portuale di Napoli, che detiene il 34% del capitale, da Serfer-Trenitalia titolare del 51% e dall'Interporto Campano con il 15%, hanno autorizzato nel febbraio scorso il liquidatore ad accettare l'offerta di un gruppo privato. Oltre ai beni in concessione, l'Interporto Sud Europa avrà anche un'area adiacente di 3 mila mq per la movimentazione dei contenitori. Il nuovo presidente Salvatore Antonio De Biasio, già vicepresidente dell'Unione interporti italiani, ha detto che la società dovrebbe riprendere l'attività nell'arco di sei mesi.

Anche nelle manovre all'interno del porto di Genova la Ferport è stata sostituita dalla compagnia ferroviaria Fuori Muro nata appena un paio d'anni prima e le organizzazioni sindacali dopo aver lottato con i lavoratori della Ferport per sostenere l'operatività della società, adesso chiedono che la società Fuori Muro cresca, uscendo dallo scalo ligure per estendere i servizi verso altre destinazioni, prime tra tutte l'interporto di Rivalta Scrivia e i terminal milanesi. Questi sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti hanno inviato anche una lettera all'Autorità Portuale di Genova, alla regione Liguria ed alla compagnia ferroviaria FuoriMuro per chiedere che venga avviato lo sviluppo delle attività anche fuori dal perimetro portuale, sembra a questo punto che facciano il tifo per la nuova squadra entrata in campo dimenticandosi della squadra del cuore precedente, oggi tifano ossia concorrono per far crescere il privato dopo che il pubblico è andato via! Ma la rincorsa alla svendita della res- pubblic non sta ottenendo nessun risultato migliore su sviluppo ed occupazione ed i risultati sono sotto gli occhi di tutti ma chissà perché gli addetti ai lavori continuano camminare per la stessa strada!

Carmino Curcio

PARTITI POLITICI CHE VOGLIONO APRIRE A LIBERALIZZAZIONI- PRIVATIZZAZIONI APPENA ANDRANNO AL GOVERNO

Uno scenario già visto e iniziato una ventina di anni fa'!

Per quale motivo agli inizi degli anni '90 il tema principale della politica italiana divenne "privatizzare la pubblica impresa"?

Inizialmente la motivazione addotta era il forte debito pubblico e dunque la necessità di ridurlo. Da allora, senza aver ottenuto risultati, quei politici ci ripetono le stesse cose oggi. Sull'onda degli ultimi scandali, e di quello delle tangenti a Finmeccanica ad esempio, emerge questa volontà, sulle imprese pubbliche, dall'intervista rilasciata al Financial Times, da un Bersani possibilista, riportata dagli organi di stampa

<http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-02-14/bersani-finmeccanica-vendita-privatizzazione-161946.shtml?uuid=Abx1TSUH&fromSearch>

<http://www.wallstreetitalia.com/article/1501173/debito/bersani-apre-a-privatizzazioni-a-partire-da-eni-ed-enel.aspx>

Invece una nota d'agenzia ha riportato la recente critica della Corte dei Conti alle politiche dei governi bocciando 15 anni di privatizzazioni italiane:

«(ANSA) - ROMA, 4 FEB - Troppo "pressante" l'esigenza di fare cassa e un Comitato di garanzia che ha finito per assumere qualche volta "un ruolo quasi formale". La Corte dei Conti boccia 15 anni di privatizzazioni italiane nell'indagine con la quale ha scandagliato l'attività del Comitato di consulenza e garanzia. Comitato presieduto per una decina d'anni dall'allora direttore generale del Tesoro Mario Draghi e che ha visto negli anni successivi Domenico Siniscalco, Vittorio Grilli e Vincenzo La Via.»

Con quella politica il debito pubblico fu ridotto ma appena del 7,92%. Tuttavia quel "ridotto" non corrisponde a verità se si considera che tra le aziende pubbliche vendute vi erano vere e proprie perle del capitalismo italiano (Comit, Credit, IMI, ma anche Eni, Enel, Telecom). Le liberalizzazioni indirizzate allo scardinamento dei monopoli pubblici sono state quindi automaticamente privatizzazioni sostanziali.

Per cui se nell'immediato si sono avute delle entrate, fra l'altro irrisorie, per il futuro queste scelte politiche hanno privato lo Stato di importanti entrate di cassa, nonché di

assetto industriali che rappresentavano la spina dorsale dell'economia pubblica nazionale e del sistema di welfare che in parte si reggeva su essa. Quindi domandiamoci:

In Italia dall'inizio degli anni Novanta le liberalizzazioni-privatizzazioni hanno portato qualche beneficio al paese?

Hanno portato ad una riduzione dei prezzi per i cittadini?

Hanno portato un aumento di posti di lavoro ed all'alzamento degli stipendi dei lavoratori e dei fatturati delle piccole imprese?

Hanno migliorato la capacità produttiva italiana?

Non è che hanno favorito i concentramenti di capitale in poche ricchissime mani?

Il rendimento finanziario delle aziende privatizzate è stato peggiore o migliore rispetto alla generalità del mercato finanziario italiano?

Un altro aspetto molto importante sta nel fatto che, privando lo Stato delle proprie aziende, ciò comporta riduzioni di organico, blocchi alle assunzioni nel settore pubblico; la retribuzione del lavoro pubblico tende, con un'alta elasticità, ad adeguarsi a quella del settore privato "corrispondente" e si hanno, di conseguenza, con questa rincorsa, effetti negativi immediati sullo stesso mercato del lavoro privato. Sterilizzato il sostegno pubblico, l'intero mercato del lavoro può complessivamente scendere in "caduta libera" e guarda caso si realizza il "sogno europeo" delle autorità monetarie e finanziarie sovranazionali (la c.d. Trojka Ue, Bce e Fmi) della competitività di prezzo. Ma così sono "legittimate" le lamentele di quelli di destra e di sinistra sulle inefficienze della pubblica amministrazione, comportando ulteriori tagli del lavoro pubblico, reputato un peso inutile (come conseguenza proprio di questa politica riduttiva della spesa, dissimulante l'espedito deflattivo suddetto); ma attenzione questo condurrà a nuova sovradomanda di lavoro e a nuova svalutazione dei salari e così via: fino al "modello" Grecia. Le autorità (Trojka Ue, Bce e Fmi), con una mossa che per l'Unione europea appare senza precedenti, hanno infatti ingiunto, ai paesi maggiormente in difficoltà, il congelamento - se non addirittura il taglio "secco" - delle retribuzioni dei dipendenti pubblici; suggerendo, in riferimento ai lavoratori del settore privato, misure finalizzate ad iniettare nel sistema forti dosi di flessibilità, che vanno dall'abolizione delle normative sui minimi salariali "contrattuali", alla ristrutturazione del modello di contrattazione collettiva, con un consistente spostamento dei suoi equilibri sul versante della contrattazione d'impresa. La riduzione dei diritti "proteggerebbe" dalla perdita del salario. Cioè se ti pieghi a poter essere licenziato in qualsiasi momento, non ti licenzierò perché accetterai di conseguenza di essere pagato meno.

Ci vogliono coinvolgere allo smantellamento delle aziende pubbliche e poi...? A vantaggio della grande speculazione finanziaria che si è fortemente intromessa in Europa e nel nostro Paese? Ai cittadini, ai lavoratori, ai giovani a cui è stato chiesto "il pegno" di pesanti sacrifici, per "risolvere" la crisi economica, quale prospettiva di progresso gli è stata lasciata per il futuro? Buio totale!

La sola verità appare quella che nessun partito attua e ricerca una vera politica che avvantaggi, con nuovi accordi, la nostra industria di eccellenza nel mondo, destinandola così

alla chiusura, mentre è ormai evidente che la gran parte di essi si sbraccia per favorire l'industria e la finanza internazionale, in particolare quella legata agli Usa!

Cosa o chi glielo impedisce? Peraltro, se il potere dei "mercati" è "impersonale ma non completamente "anonimo"... , chissà se non bisognerà garantire alla business community USA o altra community extraeuropea in suo supporto un posto di riguardo al "festino" delle svendite italiane.

All'estero tutti si sfregano le mani sulle difficoltà italiane, anzi si danno da fare per creare difficoltà all'Italia, magari con i propri uomini presenti nei grandi partiti italiani (ne sa qualcosa la cosiddetta sinistra?!), cosicché possano prendere il nostro posto per ottenere le materie prime o magari contratti di forniture che facciano lavorare gli operai delle loro fabbriche e che, in definitiva, portano vantaggi alla nazione e a tutti i cittadini.

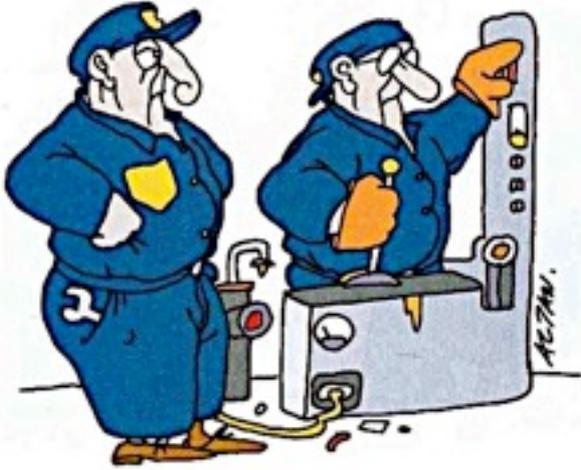
Nel caso indiano ad esempio, subito dopo il gran casino su Finmeccanica, dopo appena due giorni, il presidente francese Hollande è andato in India e fra altre cose... SNCF e il Ministero delle Ferrovie della Repubblica dell'India hanno firmato un protocollo d'intesa per il rafforzamento della cooperazione. L'accordo quadro firmato a New Delhi dal chairman of Railway board (CRB), Vinay Mittal e dal presidente della SNCF, Guillaume Pepy, si inserisce nel solco di un lungo rapporto di partenariato tra le due parti (il primo accordo è stato siglato nel 2004) ed è parte del piano di sviluppo 2015-2020 di Indian Railways.

Intanto la nostra AnsaldoBreda e Finmeccanica in Italia mette in cassa integrazione gli operai ed i lavoratori italiani, senza contare quelli dell'indotto... magari senza nemmeno i cosiddetti ammortizzatori sociali... Né è casuale che i ricchi diventino più ricchi, né che questa crisi (che appunto non è affatto tale per i ceti occidentali più abbienti) venga "usata" dai tecnocrati europei per liquidare il Welfare e la perdita di molti posti di lavoro per inefficienza della politica.

*Andrea Acierno
Carmine Curcio*

QUA CERCANO
DI FOTTERCI
DI NUOVO,
CIPPUTI.

SPERIAMO CHE
SIA L'ULTIMA, BINIS.
NON HO PIÙ
IL COLO DI
UNA VOLTA.



ROVESCIAMO IL TAVOLO

Con l'introduzione di IVU e delle 38 ore settimanali i nostri ritmi e tempi di lavoro sono diventati sempre più invivibili al punto che è quasi impossibile poter organizzare il proprio tempo libero anche a causa del colpevole ritardo con cui l'azienda consegna i turni.

Turni di lavoro che ad ogni cambio portano a un loro continuo peggioramento, cadenza dei riposi non più regolare - unica certezza in una vita lavorativa irregolare - visibilità dei riposi non rispettata, spostamento dei riposi, tempi accessori e lavorazioni non scritte, pause per la fruizione del pasto ridotte all'osso o inesistenti, RFR ingiustificati e in continuo aumento, cadenza ossessiva delle presentazioni, impossibilità della fruizione delle ferie, una carenza di personale ormai decennale sopperita col ricorso sistematico al lavoro straordinario e alla soppressione dei treni, logistica inesistente o carente: sono tutti elementi che stanno condizionando pesantemente la nostra esistenza.

Su questi aspetti USB ha aperto una vertenza con la dirigenza del trasporto regionale Emilia Romagna che invece di dare risposte concrete ai problemi sollevati si è trincerata dietro le compatibilità imposte dalla firma del contratto, un giochino costruito con la complicità dei sindacati di comodo.

Quegli stessi firmatari che con l'azienda hanno cogestito tutto, compresa la spartizione dei dirigenti aziendali, oggi, in crisi di credibilità, per arginare il malcontento che cresce tra i lavoratori - a causa del disastroso contratto sottoscritto - si vedono "costrette" a simulare il conflitto proclamando lo sciopero nazionale del 12 aprile. Si illudono che basti la solita manfrina: qualche clientela, promesse di trasferimenti, il 730 gratuito e uno sciopericchio per recuperare le migliaia di disdette che gli sono piovute addosso e su cui tacciono.

Noi non ci stiamo, non possiamo scioperare con chi ci sta

condannando a lavorare di più, riposare meno e andare in pensione a 67 anni.

Lo tsunami che si è abbattuto sulla casta politica deve travolgere anche quella sindacale, una casta che non risponde mai a niente e nessuno e che non vive sulla propria pelle gli effetti delle porcate sottoscritte.

*USB Lavoro Privato
Emilia Romagna*

COMUNICATO AI LAVORATORI DELLE FERROVIE

Un altro CCNL, dopo quello del 2003, ha attaccato sistematicamente le condizioni di vita, di lavoro e di salute dei lavoratori delle ferrovie, soprattutto quelli dell'esercizio, per mantenere una politica di profitto sulle attività di un servizio di caratura nazionale e che ha ancora interesse su scala nazionale come servizio pubblico.

Una politica cieca non ha saputo preservare questa tipologia di trasporto e non ha creato le premesse perché oggi, in piena crisi petrolifera e con scenari all'orizzonte sempre più cupi, potesse garantire una mobilità sostenibile delle persone e delle merci.

Usb ha deciso di rispondere in maniera altrettanto organizzata all'attacco portato ai lavoratori e agli strati più deboli della società connettendo le lotte di chi lavora nei trasporti con quelle dei pendolari, dei precari e dei disoccupati, di chi è sotto la morsa della crisi generata dagli interessi di pochi contro le vite di molti.

La nostra forma di lotta coalizza e non esclude le forme di opposizione a una società devastata da quel libero mercato e da quel liberismo i cui effetti viviamo nelle nostre città, nelle nostre famiglie, sulla pelle dei nostri figli.

La nostra opposizione si può concretizzare se esprimiamo il nostro dissenso in ogni momento della nostra vita e il posto di lavoro può essere il primo avamposto nella lotta per l'affermazione dei nostri diritti: per l'occupazione (soprattutto dei giovani e dei precari), per la salute e la sicurezza di chi lavora e di chi usufruisce del servizio, per la conservazione di un bene comune e inalienabile come la mobilità di tutti e per tutti, per una paga giusta e commisurata al disagio e alla fatica che sopportiamo e che viviamo, per una pensione dignitosa e non sul letto di morte perché si lavori tutti (soprattutto da giovani).

Unisciti alle lotte di chi vuole "rovesciare il tavolo" della cogestione e delle privatizzazioni, delle dismissioni e degli appalti, del malgoverno del "pubblico" a beneficio del "privato".

*USB Lavoro Privato
Settore Attività Ferroviarie*

APPALTI

Sono un lavoratore del settore degli appalti ferroviari sono qui a testimoniare il momento che stiamo vivendo nel settore ferroviario da poco aperto alla libera concorrenza (per modo di dire) i treni possono essere privati ma la rete ferroviaria è gestita da Rfi. Abbiamo assistito allo smantellamento dei treni notte lasciando solo tratte più redditizie come la Roma Parigi favorendo l'entrata di una multinazionale francese che fa lavorare personale d'oltralpe e lasciando a casa lavoratori specializzati italiani, di fatto spezzando in 2 l'Italia. È in atto una offensiva anche nei confronti dei ferrovieri una categoria sempre più decimata e sempre più spaccata. Come avrete capito in ferrovia sta succedendo ciò che hanno già fatto con Alitalia, uno scorporamento in vari tronconi dando priorità all'alta velocità smantellando la Divisione Cargo e dando in affido le tratte regionali (e alleggerendosi di personale possibilmente) ritenute un peso per i dirigenti FS. In tutto questo si è inserito Montezemolo con Italo assumendo i figli dei sindacalisti con contratti al ribasso. È di questi giorni un comunicato dell'ANSF dove per l'anno 2012 ci sono stati 69 morti e 40 feriti gravi facendo riemergere le problematiche già segnalate dal collega Dante De Angelis, licenziato ingiustamente per averle esposte ai mezzi di informazione (problemi riguardanti infrastrutture e segnalazioni al riguardo alcuni sistemi di chiusure delle porte dei treni). In questo contesto i sindacati di settore hanno firmato un rinnovo di contratto che la maggior parte delle aziende disattendono, e dopo che scambiano i diritti dei lavoratori per qualche assunzione nel settore e le relative agibilità sindacali, chiedono ai lavoratori di scioperare col risultato che in ferrovia sono pochi a incrociare le braccia. Siamo arrivati al paradosso che le aziende chiedono ammortizzatori sociali anche quando non servirebbero tanto i sindacalisti le avallano e la regione a quanto pare non controlla adeguatamente. Noi come USB siamo tagliati fuori dai tavoli delle trattative in quanto non firmatari di contratto e perché cerchiamo di essere un sindacato conflittuale. È chiaro che in questa partita si chiama in gioco anche la criminalità, avrete sentito il caso di Firenze dove sono stati arrestati appaltatori e dirigenti FS per un giro di mazzette, ma il meglio ce l'hanno riservato a Milano dei pseudo sindacalisti della SALPAS che estorcevano soldi ad imprenditori del settore. Credo che da questa situazione si possa uscire solo se chi ci governerà farà delle politiche che ripenseranno al modello di trasporto ferroviario pensato come un bene comune e non come un vacca da mungere per le dirigenze FS e solo se si riuscirà a investire sulla sicurezza dei treni ad ammodernare alcune infrastrutture a portare legalità negli appalti, e interdire chi ha avuto o ha procedimenti penali a proprio carico, si potrà avere un trasporto sostenibile.

Claudio

AZIENDA VS SINDACATI?

Riceviamo da un nostro lettore

I dirigenti della nostra azienda fino ad ora non hanno mantenuto nessun accordo preso con i lavoratori e i loro rappresentanti - che per ingenuità o dolo hanno firmato un CCNL e alcuni accordi decisamente svantaggiosi - né sugli aspetti inerenti i turni, le soste, le ferie, la condotta né sugli aspetti meno importanti (?) come avere sale soste e alberghi per i RFR dignitosi.

Quello che sto qui a dire è stato espresso anche dalle OO.SS le quali hanno scritto: **"...Dopo una esauriente disanima delle problematiche oggetto di scontro con la società Trenitalia del gruppo FS, prime tra tutte quelle legate alla messa in discussione del ruolo, della credibilità e dell'autorevolezza del Sindacato attraverso l'attacco sistematico alle regole contrattualmente condivise, le Segreterie Nazionali, registrata la disponibilità della Commissione a ricercare tutte le iniziative idonee alla soluzione della vertenza in atto hanno richiesto ai sensi dell'articolo 13 lettera h della legge 146/90 l'audizione congiunta delle parti."**

Senza contare la nota Bonanni del 7 gennaio 2013 nella quale si chiedeva a tutto il personale di usufruire delle ferie entro i 18 mesi dall'anno di maturazione per poi, invece, vietare dopo pochi giorni al personale del Freccia Argento di chiedere giorni di ferie per tutto il 2013.

Allora, mi chiedo se non sia arrivato il momento di fare qualcosa di più dei classici scioperi e pensare di intraprendere vie legali di più ampio respiro, per cominciare a rendere pubbliche anche le condizioni di stress in cui si trovano i lavoratori delle AF che dovrebbero garantire la sicurezza. C'è una responsabilità civile a cui ogni dirigente è sottoposto e dalla quale non può sottrarsi.

Per questo e altro - vedi il sistema IVU, oramai sulla strada del fallimento nonostante la spesa superiore ai 10 milioni di euro, tra acquisto e modifiche - intendo lanciare da queste pagine un'idea: fare una class action per le strategie aziendali dannose per i clienti, lavoratori e azienda stessa, contro i dirigenti che si sono resi colpevoli di queste situazioni che gravano anche sul contribuente.

Non credo che le OO.SS, che si sono rese complici di questa situazione, possano pensare di risolvere il tutto con delle letterine all'azienda nelle quali gli "intimano" di rispettare gli accordi o di "non mettere in discussione la loro credibilità" - che per loro conoscenza non è stata l'azienda a metterla in discussione, ma hanno fatto tutto da soli - bensì dovrebbero fare esposti all'ispettorato del lavoro e in tutte le altre sedi opportune.

In attesa che le nostre OO.SS firmatarie di contratto lascino da parte i personalismi e i vantaggi che la firma di un CCNL porta, noi lavoratori continuiamo a sostenere turni e condizioni di lavoro che ledono la nostra dignità e la nostra salute... ma attenzione: il vento a volte cambia!!!

Ernesto

CODICE ETICO PER I SINDACATI

Il "sindacalaio" non risponde a niente e nessuno, la sua legittimazione è data dalla firma di contratti scritti sotto dettatura aziendale, i cui effetti non ricadranno mai sulle sue spalle. Fondato è il sospetto che la sottoscrizione degli accordi sia la condizione per il mantenimento dei propri privilegi. Dal momento del suo distacco difficilmente lo rivediamo al lavoro; se trombato viene piazzato in qualche commissione paritetica (Eurofer) o finisce al Df; se torna al lavoro - caso più unico che raro - per i servizi resi all'azienda, cambia profilo o passa direttamente a staff presso qualche dirigente. Agli attivisti, se difendono a spada tratta qualsiasi porcata sottoscritta, vengono elargite AG-caramelle per tenerli buoni e se ubbidienti possono aspirare alla carriera che può essere indifferentemente aziendale o sindacale: l'importante è imboscarsi! Tutto questo determina l'esistenza di una vera e propria casta sindacale che serve unicamente ad addormentare il conflitto e a seminare rassegnazione tra i lavoratori. Un malcostume che bisogna spazzare via perché è sempre più necessario un vero e proprio tsunami sindacale per liberarsi di questa casta collusa con l'azienda.

PER QUESTO PROPONIAMO UN CODICE ETICO PER TUTTI COLORO CHE SVOLGONO ATTIVITÀ SINDACALE.

Sei punti, per ridare dignità al SINDACATO e che spazzino via una burocrazia che non ha alcun rapporto col mondo del lavoro e non ha quindi alcuna idea, di come e a che condizioni si lavori oggi in ferrovia.

1. Chi firma accordi o contratti, torna al lavoro nel profilo professionale di appartenenza, per tutta la vigenza contrattuale!!!
2. Creazione di un "PERMESSOMETRO" per garantire la trasparenza nell'uso delle AG!!!
3. Inibizione ai percorsi di carriera per delegati RSU ed attivisti sindacali, durante il mandato e per i 5 anni successivi!!!
4. Diretta streaming di tutte le trattative!!!
5. Costruzione democratica delle piattaforme, con assemblee e referendum prima e dopo la firma di accordi e contratti!!!
6. Rinnovo delle RSU con liste aperte a tutti i lavoratori senza restrizioni. Che siano i lavoratori a scegliere i propri DELEGATI!!!!

*USB Lavoro Privato
Coordinamento Nazionale Ferrovieri*

CON LA CASTA SINDACALE
**BASTA
TSUNAMI
ORA!**

1. Chi firma accordi o contratti, torna al lavoro nel profilo professionale di appartenenza, per tutta la vigenza contrattuale!!!

3. Inibizione ai percorsi di carriera per delegati RSU ed attivisti sindacali, durante il mandato e per i 5 anni successivi!!!

2. Creazione di un "PERMESSOMETRO" per garantire la trasparenza nell'uso delle AG!!!

4. Diretta streaming di tutte le trattative!!!

5. Costruzione democratica delle piattaforme, con assemblee e referendum prima e dopo la firma di accordi e contratti!!!

6. rinnovo delle RSU con liste aperte a tutti i lavoratori senza restrizioni. Che siano i lavoratori a scegliere i propri DELEGATI!!!!

Il sindacalaio non risponde a niente e nessuno, la sua legittimazione è data dalla firma di contratti scritti sotto dettatura aziendale, i cui effetti non ricadranno mai sulle sue spalle. Fondato è il sospetto che la sottoscrizione degli accordi sia la condizione per il mantenimento dei propri privilegi. Dal momento del suo distacco difficilmente lo rivediamo al lavoro; se trombato viene piazzato in qualche commissione paritetica (Eurofer) o finisce al Df; se torna al lavoro - caso più unico che raro - per i servizi resi all'azienda, cambia profilo o passa direttamente a staff presso qualche dirigente.

Agli attivisti, che difendono a spada tratta qualsiasi porcata sottoscritta, vengono elargite AG-caramelle per tenerli buoni e se ubbidienti possono aspirare alla carriera che può essere indifferentemente aziendale o sindacale: l'importante è imboscarsi!

Tutto questo determina l'esistenza di una vera e propria casta sindacale che serve unicamente ad addormentare il conflitto e a seminare rassegnazione tra i lavoratori. Un malcostume che bisogna spazzare via perché è sempre più necessario un vero e proprio "tsunami sindacale" per liberarsi di questa casta collusa con l'azienda.

PER QUESTO PROPONIAMO UN CODICE ETICO PER TUTTI COLORO CHE SVOLGONO ATTIVITÀ SINDACALE.

Sei punti, per ridare dignità al SINDACATO e che spazzino via una burocrazia che non ha alcun rapporto col mondo del lavoro e non ha quindi alcuna idea, di come e a che condizioni si lavori oggi in ferrovia.

Coordinamento Nazionale Ferrovieri
USB Lavoro Privato



PULIZIA, DECORO E PICCOLA MANUTENZIONE

La società RFI - Direzione Produzione ha illustrato alle Segreterie Nazionali OOSS un nuovo progetto denominato: **“Pulizia, decoro e piccola manutenzione stazioni”**.

Lo stesso ha come obiettivo quello di migliorare l'immagine ed il servizio offerto dall'Impresa internalizzando alcune attività.

Come realizzare il Progetto ?

Utilizzando:

- lavoratori provenienti da Trenitalia Cargo non riquilificabili verso la Manutenzione Infrastrutture (utilizzabili in pulizia -decoro e piccola manu.: 654, utilizzabili in attività di esercizio: 168)
- inidonei RFI non utilizzabili in attività di Esercizio 612; Di seguito i dettagli.

Interventi Occasionali per il Decoro

Interfaccia operativa sul territorio, intervento immediato e frequente in tutte le Stazioni

Operano «Full Time», per graffiti, scritte, piccole manutenzioni edili, idrauliche, infissi, transennatura, allagamenti e altro; installazione e manutenzione Segnaletica di sicurezza e non, interventi per la qualità: sistemazione arredi, manutenzione del verde e delle fioriere, etc...

Piccola Manutenzione Ordinaria

Piccoli interventi riparativi (vetri rotti, cartellonistica, graffiti e infissi), pulizia (a partire dalle aree non aperte al pubblico), piccoli interventi idraulica e muratura, rifacimento strisce gialle, etc...

Attività di Guardiania e Assistenza Passeggeri

Controllo ditte esterne per decoro e pulizia, presenziamento stazioni, video sorveglianza e primo intervento ascensori, rafforzamento Sale Blu, controllo corretta utilizzazione parcheggi FS, servizi di portineria...

Interventi Occasionali

Spalatura neve, spargimento sale, pompaggio acqua sottopassaggi...

Le Segreterie Nazionali, 4 aprile 2013 dicono...

«...Per quanto attiene il progetto proposto dalla stessa, pur apprezzandone l'ambizione in materia di internalizzazione di attività, da noi sempre auspicata, ci siamo riservati di esaminarlo al fine di poter effettuare un confronto approfondito di merito...»

Quanto affermato dalle OOSS, sono affermazioni ripetute prima di ogni accordo balordo sottoscritto, quindi non convincono minimamente i lavoratori della Divisione Cargo.

Vogliamo ricordare che il servizio universale di trazione ferroviaria è una decisione di politica dei trasporti che ha come principali obiettivi la limitazione dei livelli di congestione nelle strade e la scelta della modalità di trasporto più affidabile, puntuale e sostenibile, prendendo in considerazione anche le diverse esternalità generate. La società FSI non può solo

proseguire nell'attuare un impegnativo piano di ristrutturazione del settore “cargo”, secondo le linee guida delineate nel corso della seconda metà del 2009, finalizzato a portare, entro tempi ragionevolmente brevi, tutti i settori “business” della società nella condizione di generare risultati positivi o, quanto meno, tali da non incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore aggiunto del Gruppo, in particolare, il sistema AV/AC che ha consentito tempi di percorrenza estremamente competitivi con il trasporto aereo. Anche le iniziative avviate nel corso del biennio 2009/2010, mirate ad acquisire quote di mercato anche sugli scenari internazionali non possono distogliere l'attenzione dall'obiettivo prioritario di fornire sul territorio nazionale un servizio di trasporto, sia passeggeri che merci, in particolare quello universale, qualitativamente accettabile, anche attraverso il reperimento di risorse aggiuntive più significative rispetto a quelle finora ad esso dedicate.

I lavoratori, difenderanno la propria società per l'interesse anche di tutti i cittadini ed i posti di lavoro, non vogliono essere estinti; una grande società del trasporto merci pubblico su rotaia non può essere cancellata o ridotta alla pari della più piccola società competitor.

La Divisione Cargo non può essere resa “inidonea”.

Lavoratori Cargo in estinzione

ALLA RICERCA DELLA PRODUTTIVITÀ PROIBITA

Come RFI sia utilizzata da Bad Company del gruppo FSI lo abbiamo già argomentato nello scorso numero di Cronache Ferroviarie; lo stesso dicasi del metodo con cui il Gruppo ha svuotato il bagaglio di tutele e diritti dei ferrovieri: ristrutturazioni societarie e aziendali in paio con una lunga e incontrastata offensiva in campo contrattuale. Fino all'ultimo rinnovo in cui si è sancito senza mezzi termini l'obiettivo del taglio agli stipendi e l'incremento dei carichi di lavoro anche attraverso l'aumento dell'orario giornaliero: e fin qui quello che possiamo dire senza tema di smentita (anche se i sindacati firmatoli hanno ancora il coraggio di difendere cotanta nefandezza).

Un modo associato ai metodi sopraddetti è quello della cosiddetta esternalizzazione di attività, che in particolare nel settore della Manutenzione Infrastrutture è di macroscopiche dimensioni. Oltre l'80% delle lavorazioni in questo settore sono svolte da ditte private, alcune delle quali negli anni sono cresciute per dimensione e capitali, parallelamente divenendo appaltatrici di fiducia di RFI.

Queste ditte (in realtà si tratta di vere e proprie società) operano con contratti di categoria diversi da quello delle Attività Ferroviarie: spesso metalmeccanici, edili, o telecomunicazioni. Ciò consente di eludere l'impianto normativo che, seppur fortemente eroso negli ultimi anni, garantisce ai lavoratori del settore ferroviario certe tutele in relazione alla gravosità e alla pericolosità del lavoro. Non bastasse ciò, in palese violazione della legge i lavoratori di

queste ditte (in particolare nel settore armamento) sono costretti a nastri di lavoro continuativo fino a 15/16 ore comprendenti la prestazione notturna, lavorano 5/6 notti a settimana, e non godono di fatto dei diritti sindacali, essendo i rappresentanti RSU/RLS di questi lavoratori scelti direttamente dal datore di lavoro tra i capi cantiere.

Eppure, abbiamo già detto, trattarsi di appaltatrici di fiducia di RFI (Società che per il settore armamento, ricordiamo, gode di certificazioni di qualità sui processi di lavoro, rilasciate dagli organismi internazionali); domanda: come può allora RFI appaltare le attività, per cui ha ottenuto certificazione, a ditte di tal fatta?

Esiste un motivo di sistema per cui nel nostro Paese la crescita della ricchezza privata è direttamente proporzionale al depauperamento delle risorse pubbliche, fino al punto che si è strutturato un blocco dirigente politico-manageriale tutto dedicato alla gestione di questo intralazzo e che negli anni ha fatto strame dei diritti di cittadinanza e del lavoro a tutto vantaggio di vecchi e nuovi padroni del vapore: ecco la risposta.

In RFI, e nelle altre società del gruppo FSI, questo gigantesco arretramento dei diritti dei lavoratori è passato con l'avallo sistematico dei sindacati tradizionali di categoria: FILT, UILT, FIT, OrSA, UGL, FAST.

Quante volte i ferrovieri della Manutenzione Infrastrutture si sono sentiti ripetere da certi sindacalisti "...se non cediamo su questo o su quello arriveranno le ditte a fare il lavoro dei ferrovieri..."; un discorso tanto minaccioso quanto ipocrita e opportunistico: infatti i ferrovieri hanno ceduto riposi settimanali, hanno rinunciato agli aumenti di stipendio, hanno subito l'incremento dell'orario di lavoro; ma in cambio hanno ricevuto solo perdita di posti di lavoro rimpiazzati appunto dai lavoratori super sfruttati delle ditte appaltatrici. Il discorso dei sindacalisti collaborativi è servito solo a far passare senza conflittualità la riduzione del differenziale di tutele tra ferrovieri e lavoratori delle ditte private e ad accelerare lo smantellamento del potenziale produttivo di RFI.

Ai ferrovieri oggi più che mai serve un sindacato che si contrapponga al progetto di smantellamento dell'apparato produttivo di RFI e che, riaprendo una stagione di rivendicazione di tutele e diritti per i ferrovieri, ponga un limite anche al super sfruttamento dei lavoratori delle ditte appaltatrici, organizzando quelli e questi contro chi è alla ricerca di una produttività proibita; anche dalla legge.

Redazione

RAPPRESENTANZA SINDACALE

Ennesimo inciucio

Da una nota RSU

Quel pasticciaccio delle nuove regole sulla rappresentanza sindacale - Gli esecutivi unitari Cgil-Cisl-Uil si sono riuniti stamane per siglare tra loro un patto sulla rappresentatività sindacale che (in linea con l'accordo

confederale del 28 giugno scorso) di fatto rende esigibili gli accordi una volta che siano approvati dalla maggioranza delle Rsu o Rsa, escludendo così il diritto dei lavoratori ad esprimersi sulla loro validità. Un accordo che di fatto esclude a chi dissente il diritto di esprimersi e di contestare gli accordi. Pubblicheremo il documento Cgil Cisl Uil una volta disponibile.

Il patto di ferro tra i sindacati ha già reso evidente stamane l'indisponibilità a riconoscere al dissenso il diritto di esprimersi. Mentre fuori dal luogo della riunione il sindacato USB manifestava contro questo monopolio della rappresentatività, all'interno si è impedito a chi dissentiva di iscriversi per parlare e lo si è allontanato dalla sala.

USB protesta mentre si riuniscono i Direttivi congiunti di CGIL, CISL e UIL Stanno ammazzando la democrazia sui posti di lavoro e il diritto di sciopero

A che serve votare se è vietato lottare? Basta patti coi padroni! Ai lavoratori il diritto di decidere! Questo è quanto un folto gruppo di militanti sindacali dell'USB hanno scritto in un comunicato distribuito davanti la sede della direzione centrale INAIL in piazzale Pastore a Roma, ai rappresentanti nazionali di CGIL, CISL e UIL riuniti per decidere sul nuovo accordo che intende limitare fortemente la rappresentanza sindacale, il dissenso e il diritto di sciopero.

CGIL, CISL e UIL intendono poi sottoscrivere l'accordo (che vale per il privato ma che potrebbe essere esteso al pubblico impiego) sulla rappresentanza con Confindustria il 6 maggio prossimo.

L'accordo fa propria la necessità dei padroni e di questi sindacati di rendere esigibili gli accordi raggiunti, escludendo la possibilità che lavoratori possano mettere in discussione quanto concordato a maggioranza tra le parti e se lo fanno attraverso le loro rappresentanze elette queste saranno sanzionate ed espulse dalle RSU. Inoltre chiunque abbia intenzione di partecipare alle RSU dovrà preventivamente sottoscrivere il patto con Confindustria e quindi accettare preventivamente il divieto di sciopero in caso di dissenso dall'accordo raggiunto a maggioranza.

Angeletti, Bonanni, Camusso e Landini decidono per tutti e decidono di impedire il pluralismo sindacale ma soprattutto che siano i lavoratori con le loro lotte a decidere del proprio futuro.

Per USB ci vuole democrazia nei luoghi di lavoro, ci vuole il conflitto per riprendere parola.

Sulla rappresentanza USB chiede una **legge che garantisca** il diritto dei lavoratori a decidere sugli accordi, la libertà di scioperare e lottare senza vincoli, elezioni libere, aziendali e nazionali, senza alcuna forza caudina a cui sottostare per le organizzazioni e i comitati di lavoratori che volessero partecipare, l'obbligo di sottoporre ai lavoratori gli accordi prima della sottoscrizione, la libertà di organizzazione e di rappresentanza per tutti senza vincoli.

Il 9 maggio a Roma, presso la Sala di Liegro della Provincia di Roma (Palazzo Valentini in via IV Novembre 119/a) alle 14.30 si svolgerà un incontro pubblico organizzato dal Forum Diritti Lavoro in collaborazione con USB e Rete 28 Aprile della Cgil al quale parteciperanno giuristi,

costituzionalisti, sindacalisti e lavoratori. Invitati i partiti e i cittadini.

A Cremaschi viene impedito di prendere la parola

Cremaschi, già membro della Rete 28 Aprile nella Cgil, del

comitato No Debito e del direttivo della Cgil, viene impedito di prendere la parola sulla questione della rappresentanza sindacale. Di seguito il link.

<http://goo.gl/j577F>

PILLOLE & NEWS

Morta Margareth Thatcher

È morta il 8 aprile la 'lady di ferro', Margareth Thatcher, tristemente nota per l'accanimento dimostrato nei confronti dei lavoratori tutti e una delle maggiori sostenitrici delle privatizzazioni, tra le quali anche quelle ferroviarie del Regno Unito, seconda forse solo all'attività di Ronald Reagan, suo grande amico.

procedure di dimissione dell'ente nazionale ferroviario, affidandone la vendita sul mercato privato del 100% delle azioni all'Hellenic Asset Development Fund, ente nazionale che si occupa della privatizzazione dei beni pubblici, che tanto ha avuto a che fare in questi ultimi tragici mesi ellenici.

fonte: <http://goo.gl/tMk00>

LINK

Manutenzione carente

<http://goo.gl/l8SC1>

Ennesima giornata nera per i pendolari lombardi

Il cervellone che gestisce il sistema di bigliettazione della rete Ferrovienord nonché del Passante Ferroviario è andato in tilt il giorno 3 aprile, rendendo impossibile l'emissione di titoli di viaggio sia tramite i distributori automatici presenti in ogni stazione sia presso le biglietterie presenziate.

fonte: <http://goo.gl/hYBpV>

Strage di Viareggio: circa 100 parti civili ammesse

Sono circa cento le parti civili ammesse dal Gup di Lucca, Alessandro dal Torrione, al processo per la strage ferroviaria di Viareggio in cui nel 2009 morirono oltre 30 persone.

Lo riferiscono fonti legali, precisando che il Gup ha escluso invece la compagnia di assicurazioni Axa, il comitato costituito da alcuni familiari delle vittime "Il mondo che vorrei" e la rivista dei ferrovieri "Ancora in marcia".

fonte: <http://goo.gl/Xfmd7>

La Grecia vende le ferrovie

La Grecia rinuncia alle sue reti Ferroviarie, autorizzandone la privatizzazione, alla vigilia della visita dei rappresentanti della Troika (Banca Centrale Europea, Fondo Monetario Internazionale e Commissione Europea) che deciderà la concessione di un'ennesima trincea di aiuti, questa volta da ben 9 miliardi di euro. Costas Hatzidakis, ministro dello Sviluppo, ha iniziato, infatti, le

NORME TECNICHE SCIOPERO PERSONALE MOBILE DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA dalle ore 09.00 alle ore 17.00 dell' 11 MAGGIO 2013

Norme generali

Nella fascia oraria interessata dallo sciopero non ci sono treni da garantire. Ai fini normativi, la durata dello sciopero concorre al raggiungimento del limite massimo della prestazione giornaliera, mentre ai fini del pagamento delle prestazioni straordinarie viene computata la prestazione effettivamente svolta. P.d.M. e P.d.B. sono esonerati dall'effettuare i tempi medi ed accessori se cadenti nell'ora di cuscinetto prima e dopo l'inizio dello sciopero.

Treni in corso di viaggio

Vanno garantiti tutti i treni che, con orario di partenza anteriore all'inizio dello sciopero, abbiano arrivo a destino entro un'ora dall'inizio dello sciopero stesso.

I treni che abbiano arrivo a destino successivamente ad un'ora dall'inizio dello sciopero saranno soppressi o potranno essere garantiti con limitazione di percorso alla prima stazione idoneamente attrezzata ai servizi sostitutivi e/o di conforto per i viaggiatori. Più precisamente il personale in servizio si atterrà alle seguenti norme:

- L'orario di partenza prescritto è anteriore alle ore 09.00 (comprese) il treno dovrà essere effettuato dal personale osservando le seguenti indicazioni:

- a. Se l'orario prescritto d'arrivo è previsto entro le 10.00 (comprese) sarà condotto a destinazione;
- b. Se l'orario prescritto d'arrivo è previsto oltre le ore 10.00 (qualora non sia stato soppresso secondo le norme applicative della Legge 146/90 dalla F.S. S.p.A.) il P.d.M. e P.d.B. per evitare spiombature dei segnali manifesterà l'intenzione di aderire allo sciopero dalle ore 09.00 emettendo M.40;

- L'orario di partenza prescritto è posteriore alle 10.00:

il treno non ha i requisiti per essere effettuato e il personale non è tenuto a presentarsi.

Consegna chiavi

Il P.d.M. che ha in consegna chiavi (materiale rotabile, valori) prima di allontanarsi dal lavoro provvederà alla consegna di quanto affidato all'Autorità ferroviaria eventualmente presente oppure, in mancanza di questa, alla Polfer.

Ripresa del servizio

Il personale è tenuto a presentarsi al termine dello sciopero per completare la prestazione se, in relazione al turno di lavoro assegnato avrebbe dovuto trovarsi in servizio. Se impossibilitato a rientrare nella propria sede, si presenterà nell'impianto in cui ha iniziato lo sciopero per completare la prestazione programmata.

Il personale non è tenuto a presentarsi al termine dello sciopero quando la prestazione programmata rientra interamente nel periodo di sciopero. In tal caso il personale riprenderà il proprio turno alla successiva prestazione. Il personale disponibile sarà utilizzabile dopo la fruizione del riposo giornaliero o settimanale spettante.

In ogni caso, il personale ha diritto alla ripresa del turno.

Riserva, tradotte, manovre e traghettonamenti

Il personale in servizio di riserva, riserva presenziata, tradotta, manovra e traghettonamento interromperà la propria prestazione lavorativa a partire dalle ore 09.00.



Continuiamo a dire **NO** all'uomo morto, attrezzatura obsoleta e nociva.
In caso di guasto alle apparecchiature **NON UTILIZZARE IL PEDALE** ma richiedere il capotreno in cabina.
IL VACMA CONTINUA AD ESSERE ILLEGALE



USB Lavoro Privato Emilia Romagna

Via Monterumici 36/10 40133Bologna Tel. 051389524 – 051385932 Fax 051310346
e-mail: emiliaromagna@usb.it emiliaromagna.trasporti@usb.it