3/4

FAST confsal

la VOCE dei TRASPORTI

Lunedì 14 marzo 2005

www.sindacatofast.it

MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

Designazione del referente dell'Organismo Tecnico "Repertorio delle Professioni

Aniello Carpenito, dello SMA-FAST/CONFSAL di Roma, entra come referente CONFSAL nell'Organismo Tecnico "Repertorio della Professioni" istituito presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. Il "Repertorio delle Professioni" è disciplinato dal Decreto Legislativo n°276/2003 con la finalità di armonizzare le varie qualifiche professionali. Del "Repertorio delle Professioni", oltre ai Responsabili del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, fanno parte le più importanti Confederazioni Sindacali e Associazioni Datoriali (Confindustria, Confcommercio, Confartigianato ecc.).

All'amico Aniello Carpenito i nostri più sinceri auguri di buon lavoro!

COMPARTO AEREO

Unione Piloti entra in Fast-Confsal, decolla la Fast-Comparto Aereo

di **Com.te Massimo Notaro***

GIOVANNI MARTINELLI, SEGRETARIO GENERALE FAST CON IL COM.TE MASSIMO NOTARO, PRESIDENTE UP

UNIONE PILOTI ENTRA IN F.A.S.T.(Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti): i perché di una scelta.

UNIONE PILOTI, Associazione Professionale dei Piloti Italiani, si accinge ad entrare in FAST-CONFSAL dopo attenta riflessione e vivace dibattito all'interno dei propri organi rappresentativi ed in tutte le occasioni di confronto e coinvolgimento dei propri Associati.

Chi è UNIONE PILOTI:

Unione Piloti è una Associazione Professionale indipendente rappresentativa di circa 1400 Piloti appartenenti a tutte le realtà del trasporto e lavoro aereo in Italia.

Ad Unione Piloti è inoltre affiliata UP Polizia che è la Rappresentanza Sindacale dei Piloti della Polizia di Stato, UP Guardia Forestale ed UP Vigili del Fuoco. Infine, da pochi mesi, ha sottoscritto l'affiliazione ad Unione Piloti, l'Unione Personale Tecnici di Linea, che conta circa 300 iscritti tra i tecnici, i quali svolgono una tra le professioni di più elevata qualifica tra il personale di terra del settore trasporto aereo.

Unione Piloti raccoglie insomma al proprio interno le rappresentanze di una serie di figure professionali del mondo aeronautico che le conferiscono conoscenze e competenze molto specifiche nel campo.

Perché Unione Piloti entra in F.A.S.T.:

Siamo convinti che il settore dei trasporti abbia bisogno di una ristrutturazione totale affinché l'Italia possa godere, a similitudine degli altri Stati Europei, di servizi efficienti. Per raggiungere questo risultato è necessario che tutto il Personale del settore trasporti possa mettere in campo la propria elevata professionalità potendo fidare su strutture, contratti e norme che siano all'altezza di un Paese civile.

Da soli i Piloti non ce la farebbero perché numericamente sono pochi e perché il tentativo continuo di molti media è quello di fare apparire loro come una categoria un po' privilegiata e fuori dal comune che con le proprie battaglie tenta solo di salvaguardare i propri privilegi.

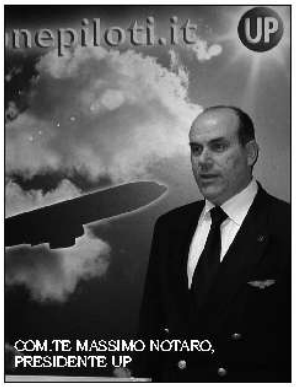
Non è così! Tra gli argomenti che ai Piloti stanno maggiormente a cuore vi sono la Sicurezza del Volo, l'efficienza degli aeroporti, il miglioramento del controllo del traffico aereo, i livelli di manutenzione degli aeroplani, questo solo per fare alcuni esempi di temi sui quali sono state intraprese azioni forti delle quali non solo il mondo esterno, ma forse nemmeno il mondo dei trasporti, ha avuto percezione nel passato.

F.A.S.T. ci piace perché è una Organizzazione all'interno della quale tutte le figure Professionali, pur conservando la propria autonomia, in un confronto costruttivo possono portare all'attenzione del Paese gli enormi problemi di cui soffre il settore dei trasporti.

Abbiamo già intrapreso altre iniziative, seppur mirate al solo argomento della Sicurezza nei Trasporti, la logica continuazione delle quali è l'ingresso di Unione Piloti in F.A.S.T..

Siamo sicuri che F.A.S.T. abbia bisogno dei Piloti e dei Tecnici per completare a propria rappresentatività e pertanto nell'ottica di questa mutua necessità rimbocchiamoci tutti le maniche con l'augurio che il lavoro di noi tutti possa servire all'Italia per un futuro migliore.

*UNIONE PILOTI
Presidente



COM.TE MASSIMO NOTARO, PRESIDENTE UP

FERROVIE

Riorganizzazione di Trenitalia

Qualcosa comincia a muoversi

di **Pietro Serbassi**

Dopo i proclami estivi e la creazione di grandi aspettative di rilancio del Gruppo FS, a seguito del cambio del presidente e dell'amministratore delegato, l'unica cosa che concretamente abbiamo visto, fino alla fine dell'anno 2004, è l'attenzione che è stata posta alla cura dell'immagine. Del resto il cambiamento del "timoniere", che proveniva dagli "idrocarburi", con l'attuale che proviene dal mondo "virtuale" dell'informatica non può che evidenziarsi principalmente nell'attenzione al "Marchio di fabbrica".

Beh! Ad ogni modo, da qualche parte bisognava pur cominciare a mettere le mani.

Sinceramente, dobbiamo comunque rilevare che il modo di presentare e affrontare le diverse problematiche che esistono nel complesso Gruppo FS, ha da subito suscitato un impressione favorevole.

Infatti, sia il presidente ing Catania, sia l'amministratore delegato di Trenitalia, ing. Testore che il nuovo direttore delle Divisione Cargo, dott. Smeriglio, hanno da subito evidenziato la volontà di puntare sulle possibili sinergie che si possono creare all'interno del Gruppo FS; e quindi, su un notevole risparmio economico che da esse ne consegue. Da varie parti sono uscite spesso indiscrezioni che il nuovo management, per rilanciare il prodotto treno in Italia, riteneva indispensabile puntare sulle possibili economie di scala fra le principali linee produttive del trasporto ferroviario. Fino ai primi giorni dell'anno in corso tali indiscrezioni sono rimaste tali, poi, finalmente, qualcosa si è mosso e sembra ci sia un vero e proprio progetto che comincia a prendere una forma credibile.

L'Azienda, mantenendo le vecchie tradizioni della precedente gestione in merito alle relazioni industriali, ha messo a conoscenza il sindacato, sulla nuova macrostruttura organizzativa di Trenitalia, solo il 24 gennaio (dopo che anche la stampa era stata informata).

Purtroppo, le relazioni industriali continuano a non essere soddisfacenti, ancora si evidenzia il perpetuarsi di una forte reticenza aziendale verso il confronto, il negoziato e perfino una difficoltà ha fornire, alle OS, anche la sola informativa aziendale.

Dall'insediamento del nuovo management, oltre alle riunioni di protocollo, per le presentazioni ufficiali, possiamo dire che lo stand-by con il sindacato è stato interrotto solo per l'incontro (sul quale ogni commento sia sul metodo che sul merito è del tutto inutile) tenutosi a seguito del tragico incidente ferroviario di Crevalcore e appunto, per la riunione sulla presentazione della macrostruttura organizzativa di Trenitalia.

Le perplessità e le critiche sul metodo di relazioni industriali, da parte nostra, le abbiamo già espresse ufficialmente e unitariamente sia al presidente che agli amministratori delegati del Gruppo FS e di Trenitalia (i quali,

a pagina II

AUTOFERROTRANVIERI

Lazio: a colloquio con Pietro Di Paolo uno dei sostenitori del "Lotto Unico"

Come noto, la riforma del trasporto pubblico locale (TPL), è oramai entrata nel vivo. Come stabilito nei DLgs 422/97 e 400/99 sono iniziate le gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto nelle varie realtà regionali.

L'aumento del livello di responsabilità delle Regioni e degli Enti Locali, i contratti di servizio, gli accordi di programma e, soprattutto, le modalità delle gare sono gli argomenti che nel campo del TPL vanno decisamente per la maggiore.

PIETRO DI PAOLO

I criteri della messa a gara: a lotto unico, a più lotti o a Direttrici, possono sembrare asettici o ininfluenti per l'occupazione, la socialità e la flessibilità del lavoratore ma così non lo è. Ad esempio, a prima vista, la messa a gara con la suddivisione in più lotti potrebbe sembrare più liberista, più concorrenziale e quindi, in fondo, più conveniente per l'utenza e per gli enti locali. Niente di più sbagliato e di più negativo per i lavoratori. Così facendo aumenteremmo solo le opportunità di entrata per i vettori stranieri già attrezzati in Imprese di Trasporto Internazionale o al massimo favoriremmo una piccola impresa amica di ..... Molto altro e più in dettaglio vorremmo analizzare questo problema, anche se già in diversi numeri della nostra Voce ne ab-

a pagina II

biamo ampiamente discusso, ma non possiamo e non vogliamo togliere più spazio a DI PAOLO.

Domanda.

Questa tua battaglia del lotto unico nasce, se non erro, molti anni fa. Dall'inizio dello scorporo di ATAC-COTRAL, giusto?

Risposta

Circa dieci anni fa, echeggiavano su tutta la carta stampata, la parole dell'allora sindaco di Roma Francesco Rutelli "Per rivalutare il trasporto pubblico, le attuali officine dell'(allora) ATAC-COTRAL, effettueranno la manutenzione di tutti i mezzi delle aziende comunali (ACEA, AMA, etc.)".

Sembrava quasi una vera e propria dimostrazione di fiducia nei confronti della professionalità dei lavoratori di queste aziende, che già nelle loro officine insegnavano ai tecnici FIAT-IVECO, come operare e in che tempistica sui motori di loro fabbricazione.

Negli anni seguenti questo non avvenne, il management dell'azienda era troppo impegnato ad aumentare i carichi di lavoro agli autisti, previo consenso di CGIL, CISL, UIL e ex CNL ora SULT.

Ma arrivò il giorno della verità, e fu il primo di una lunga serie.

Nel 2000 Rutelli con Di Carlo e Tocci mette in campo la sua terrificante strategia. L'ATAC-COTRAL si divide e dall'azienda di trasporto pubblico più grande d'Europa, nascono: una società d'elitè, ATAC SpA e la MET.RO SpA.

Di qui nasce il mio impegno, la mia proposta (condivisa anche dall'attuale Governatore del Lazio, Storace) di tornare al modello unitario.

Domanda

Noi come OS, abbiamo intrapreso alcune volte un braccio di ferro con aziende tipo la società Arl "Ferrovia Alifana e Benevento Napoli" che si trova in Campania. Ma sinceramente i limiti imposti dagli attuali DLgs e DPR che regolano la materia,

AUTOFERROTRANVIERI

Lazio: a colloquio con Pietro Di Paolo uno dei sostenitori del "Lotto Unico"

di fatto, fanno sì che il "controllore" e il "controllato" siano la stessa persona. Questo ci hanno costretto a raggiungere solo dei risultati modesti. Tu come hai proseguito? Cosa hai trovato?

Risposta

Questo è un limite per molti sindacati definiti autonomi. Consentimi, ma il sindacato autonomo se ha il grande pregio dell'autonomia e del non legame con i partiti politici, ha il limite che quando si scende a trattativa con gli enti locali occorre o molta rappresentatività sindacale o condivisione politica, quindi occorre colloquiare obbligatoriamente con gli uomini politici. Nelle assemblee con il personale ho sempre evidenziato che la regione (Lazio) ha bisogno di un buon trasporto integrato non di più posti nei consigli di amministrazione. Lo scontro con la giunta capitolina di centrosinistra è stato titanico e difficile, ma i lavoratori, in fondo hanno capito, e ci hanno dato ragione.

Ma la lotta è stata dura. Il presidente ATAC (Calamente), di estrazione DS, riportava il progetto di gara del TPL: il servizio della rete urbana è diviso in sei lotti, nel mentre a Trambus viene tolta l'unica proprietà immobiliare con una delibera a dir poco scandalosa, in un clima rovente, gli autoferrotranvieri intervenuti in massa mi hanno dato ragione e mi hanno seguito nella protesta.

I lavoratori avevano ben capito il "sinistro" progetto! Svendiamo il TPL ai privati, risaniamo così il bilancio comunale e.....La giunta capitolina, però, non aveva fatto i conti esatti con i lavoratori, e con chi ebbe la volontà di farsi rappresentare.

Domanda

Ma il lotto unico a quando?

Risposta

Il lavoro sin qui svolto mi ha portato credito da parte dei lavoratori ed io ho continuato nella battaglia verso il lotto unico con una martellante campagna e attività tra i lavoratori.

Una campagna indirizzata prima verso il lotto unico, e successivamente finalizzata all'affidamento diretto del servizio alle aziende.

Non ti dico le azione messe in atto per indebolire le nostre posizioni. Calamante annuncia 2000 esuberi nell'ATAC, i lavoratori rispondono con la massacrante manifestazione sotto la pioggia battente. Poi scopro e denuncio lo spreco sui jumbo tram, tanto pubblicizzati dalla giunta capitolina, che sono quasi tutti fermi.

Scopro che nella rimessa di Tor Sapienza ci sono 12 unità ferme sui binari morti e ne informo la stampa.

Altri sono ancora in fabbrica, e quelli in circolazione sono quasi sempre guasti, sembrano non essere compatibili con la rete tramviaria romana!

La mia battaglia evidenziò un enorme sperpero di denaro pubblico, e ..... lunghe attese dei cittadini alla fermata.

Domanda

Bello e interessante ma dobbiamo concludere.

Risposta

In quel periodo venne alla luce un altro scandalo, centinaia di miliardi di perdite dovute all'affidamento della bigliettazione alla ERG.

Penso che ciò abbia dato una mano. La giunta capitolina è alle corde, parte uno studio su come affidare il contratto di servizio alle aziende Trambus e MET.RO, senza andare a gara, la vera volontà di rappresentare i lavoratori ed i cittadini ha vinto!

È un enorme successo dei lavoratori, che finalmente possono guardare avanti senza avere lo spauracchio della svendita ai privati, ed alla conseguente perdita dei diritti acquisiti.

---

sembra, abbiano accolto le nostre osservazioni e intendano correggere il sistema riportando la necessaria correttezza e fiducia nelle relazioni industriali).

Ad ogni buon conto, anche al fine di non fare il processo alle intenzioni, ci sentiamo di dare un giudizio complessivamente positivo per l'avvio della trasformazione di Trenitalia. Saremo, ovviamente, attenti a valutare tutte le fasi di riorganizzazione, visto che la strada intrapresa porta ad una svolta veramente epocale, per altro, da noi, auspicata fin dal primo momento.

Fin troppe volte abbiamo dichiarato la nostra contrarietà al progetto di divisionalizzazione dei vettori di trasporto, ritenendo tale operazione negativa e non di rilancio per le Ferrovie dello Stato.

Abbiamo altresì dichiarato che comunque, il lato positivo della divisionalizzazione è che ha permesso di individuare i perimetri e i costi dei diversi settori (potevamo giungere a questi risultati anche con altra organizzazione meno spinta della divisionalizzazione), e ciò è stato propedeutico per poter studiare una seconda fase di accorpamento e sviluppo in seno alla società Trenitalia; affinché, questa, possa affrontare la competizione del libero mercato del trasporto ferroviario in Europa.

Sì! Perché solo creando una società di trasporto ferroviario competitiva in Europa, e non solo in Italia, possiamo garantire i livelli occupazionali attuali e superiori e far sì che anche il trasporto ferroviario divenga il volano dell'economia del nostro Paese.

FERROVIE

Riorganizzazione di Trenitalia

Qualcosa comincia a muoversi

Entrando nel merito di quanto descritto dall'A.D. di Trenitalia, Ing. Testore, è evidente che la nuova riorganizzazione della macrostruttura porta al vertice della società Trenitalia delle leve gestionali oggi in capo alle Divisioni. La nuova struttura si adatta a rendere più snelli e operativi gli attuali troppi livelli dei processi decisionali. La semplificazione della struttura dovrà dare una maggiore focalizzazione del business, evitando le troppe diversificazioni territoriali e le duplicazioni di responsabilità che hanno causato un grave abbattimento della motivazione del personale e aumentato il livello di inefficienza. Più volte, come SMA/FAST-Confsal, abbiamo sostenuto la necessità di una diversa organizzazione aziendale; che bisognava partire dal riorganizzare gli uffici del Personale e Organizzazione e smontare il sistema delle divisioni che ormai non avevano più nessuna ragione di esistere visto che il percorso di societarizzazione poteva ritenersi concluso. Da tempo ci siamo battuti per l'affermazione di queste nostre idee, abbiamo iniziato in completa solitudine e con le "risa" di molti dirigenti aziendali e sindacali. Ma non abbiamo mai mollato, abbiamo coinvolto anche importanti personaggi politici che ci hanno seguito con estremo interesse e responsabilità e, riteniamo, siano stati anche determinanti per il cambiamento di mentalità e direzione avvenuto in FS su questa importante innovazione organizzativa. Non pretendiamo certo che le nostre idee di riorganizzazione di Trenitalia esposte anche al convegno di Reggio Calabria (maggio 2004) fossero prese, seduta stante, dal management del Gruppo FS, è un dato di fatto, però, che oggi possiamo registrare questa importante inversione di marcia nel nostro attuale management.

PIETRO SERBASSI
SEGRETARIO NAZIONALE
AGGIUNTO FAST-CONFSAL

Siamo coscienti che queste fasi sono solo all'inizio e vanno seguite attentamente dal sindacato, perché non trovino stop o cambiamenti repentini di direzione. Occorre decisamente vigilare per tutelare i lavoratori e far sì che vengano messe in atto tutte le azioni compatibili per affrontare sia la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario sia il mercato del lavoro evitando anche le esternalizzazioni dei settori più deboli da Trenitalia.

LA VOCE DEI TRASPORTI

Pubblicazione mensile della F.A.S.T./ConfSAL
Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

Redazione e Amministrazione
Via Varese, 34 Roma
Tel. (06) 4454923 Fax (06) 49385806
E-MAIL: sg@sindacatofast.it

Direttore
Giovanni Martinelli

Responsabili Ufficio Stampa:
Pietro Serbassi - Luca Vitali

Comitato di redazione:
Diego Ferrari, Massimo Notaro
Alessandro Boso, Enrico Romoli,
Giovanni Battista Pellegrini,
Marco Damato.

Impaginazione e Grafica:
Roberto Violi, Laura Tambelli.

CONGRESSO CONFSAL

Interventi della delegazione Fast-Confsal

Nei giorni 14, 15 e 16 dicembre 2004 si è tenuto, in Roma, il 7° Congresso Nazionale Confsal (il giorno 16 dicembre, nel pomeriggio, si è tenuto il Consiglio Generale Confsal che, per acclamazione, ha rieletto alla carica di Segretario generale Confsal il Prof. Marco Paolo Nigi).

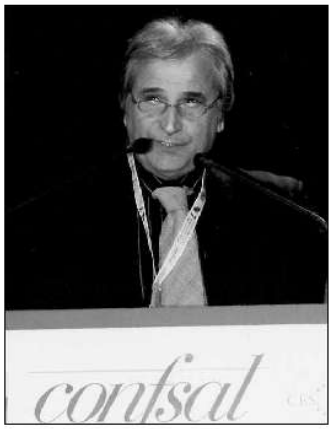
Il Congresso ha registrato importanti presenze del campo politico istituzionale quale il Ministro delle Politiche Agricole Gianni Alemanno. Sul nostro giornale della Confsal sono riportati gli interventi dei convenuti, per cui, come Fast riportiamo, qui di seguito solo il sunto degli interventi fatti dal nostro Segretario generale, Giovanni Martinelli, e del Responsabile nazionale dei Servizi, Santi Turcheria (ndr: gli interventi dovevano stare entro il tempo di 10 minuti per poter concedere a tutti la possibilità di esprimersi).

Intervento del Segretario Generale

"... Certamente tutta la Segreteria Generale ha dato un contributo a far divenire la Confsal una vera Confederazione ma, sicuramente senza la regia e il coordinamento sapiente e capace di Marco Nigi non avremmo ottenuto i risultati attuali nel giro di pochi anni. Marco è riuscito a concretizzare un processo che nei sistemi qualità è certamente il più arduo: cambiare la mentalità agli operatori. Dove gli operatori sono, i questo caso, i responsabili delle Federazioni aderenti alla Confsal. Tra le Federazioni si è creato uno spirito di collaborazione, di "mutuo soccorso" precedentemente inesistente. Certo non tutti gli obiettivi sono stati centrati, la costituzione di un vero Polo Autonomo o il raggruppare sotto la bandiera della Confsal le varie e variegate sigle sindacali non è stato raggiunto. Anche se l'impegno, in tal senso, è stato certamente profuso. Vincere la logica del proprio orticello non è facile, ci sono Confederazioni autonome (così si definiscono) con meno di trecento associati. Comunque la strade e l'obiettivo di raggruppare tutti gli autonomi sotto n'unica bandiera non va abbondata è il nostro futuro, è un nostro dovere, è il punto politico importante che dobbiamo o concretizzare per costituire una vera alterativa ai sindacati unitari Cgil-Cisl e Uil.

Dopo il referendum abrogativo dei commi a e b dell'art. 19 della Legge 300/90, anziché ridimensionare il potere delle Confederazioni unitarie, come nelle intenzioni dei proponenti del referendum, queste hanno ottenuto quasi l'esclusiva per molti comparti del privato impiego. Siamo noi che abbiamo accresciuto la forza lavoro (vedi ferrovie sud est di Lecce) siamo emarginati e impegnati in continue denunce all'azienda. Non serve avere il 5 o il 10 per cento della rappresentanza, l'azienda, tramite l'associazione datoriale cui aderisce, è libera di scegliere.

Naturalmente previa consultazione di Cgil-Cisl e Uil. L'ostatività della Cgil, nei nostri confronti ha raggiunte punte



Giovanni Martinelli - Segretario Generale Fast-Confsal durante l'intervento al 7° Congresso Nazionale Confsal

inimmaginabili: Cofferati ricorre alla magistratura perché non ci ritiene rappresentativi nel comparto trasporti ... e perde, Epifani pone il veto alla firma Confsal sul CCNL delle attività ferroviarie e per la prima volta Confindustria (per non dispiacerlo) firma con un sindacato di categoria ... lo Sma-Fast.

Come Confsal dobbiamo, su questo, dare più impulso e visibilità a chi rappresenterà l'Area del Privato Impiego, occorre che lo Snal faccia un piccolo sacrificio e mandi, in sua vece, a palazzo Chigi, insieme al segretario generale,. il Coordinatore dell'Area privato. È bene e giusto che Montezemolo e le altre rappresentanze datoriali vedano e inizino i rapporti con questa persona altrimenti continueremo a ..... sprecare opportunità per mere visibilità personali".

Intervento del Responsabile Nazionale dei Servizi

A tutti i presenti alle autorità e tutti gli invitati un cordiale saluto sono Santi Turcheria responsabile servizi della Fast Federazione Autonoma Sindacati Trasporti e neo eletto segretario provinciale Confsal della provincia di Arezzo.

Con molto piacere partecipo a questo 7° Congresso Confsal molto importante perché vede e sancisce la collocazione della confederazione al 4° posto come importanza numerica e al 1° posto nell'area autonoma sindacale. Raggiunto questo grande traguardo che ci pone come forza determinante nello scenario politico sindacale del nostro Paese. Un sindacato indipendente, apartitico e libero da strategie e condizionamenti politici che ci porta attraverso il Cesi nel mondo sindacale europeo.

Rilevare i dati numerici della nostra organizzazione, estrapolarli dall'ottima relazione condivisa di Marco Paolo Nigi ci pone nell'ottica di una grande Confederazione, di una grande Confsal, con alla guida il nostro condottiero.

Con piacere ho, abbiamo rilevato ne-

Santi Turcheria - Responsabile Nazionale dei Servizi Fast-Confsal durante il suo intervento al Congresso Nazionale Confsal

gli interventi dei politici e uomini di Governo intervenuti in questa assise la loro personale convinzione, e di fatto la loro volontà e anche il bisogno di dare a questa O.S. il giusto riconoscimento politico-sindacale pienamente meritato sia nei numeri che nella cultura.

Sig. Presidente, signori della Presidenza il mondo del lavoro, là fuori, chiede una Confsal efficace, efficiente e di qualità, una Confsal propositiva e pronta, è questa l'organizzazione che occorre e che vogliamo, è questa l'organizzazione che ci accomuna e ci unisce.

"Governare il presente e garantire il futuro" non deve essere solo il tema di questo congresso, uno slogan, esso va visto con responsabilità, con senso etico e culturale affidando strategie visibili pianificando progetti ambiti e soluzioni idonee a far crescere le classi più deboli e di fatto avremo contribuito alla crescita della nazione; sono sicuro, certo che la Confsal, con l'impegno di tutti ha le qualità e la cultura per farlo.

La forza lavoro, la forza dirigente, i

segue

Piano d'azione per lo sviluppo

Il 24 febbraio si è svolto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri il preannunciato incontro

Il 24 febbraio si è svolto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri il preannunciato incontro su "Il piano d'azione per lo sviluppo".

Le misure descritte hanno interessato diverse materie:

- Sviluppo e rafforzamento del mercato interno;
- Apertura dei mercati;
- Semplificazione della regolamentazione;
- Aumento e razionalizzazione degli investimenti in ricerca e sviluppo;
- Sviluppo dell'innovazione, della diffusione delle tecnologie e dell'uso eco compatibile delle risorse ;
- Rafforzamento della base produttiva;
- Aumento dell'occupazione e modernizzazione dei sistemi di protezione sociale;
- Incremento degli investimenti in capitale umano, potenziamento del sistema scolastico e dei sistemi di acquisizione delle conoscenze dei lavoratori;
- Potenziamento della rete infrastrutturale.

La delegazione della Confsal, presente all'incontro, ha apprezzato i riferimenti riguardanti le seguenti aree tematiche, da sempre raccomandate e trattate dalla Confsal (cfr. settimanale Confsal - Società, Cultura, Lavoro): le obbligazioni bancarie garantite, il potenziamento del sistema doganale, il contrasto alla contraffazione del Made in Italy, l'obiettivo città che prevede il finanziamento prioritario del Cipe per interventi di riqualificazione nelle aree urbane in grado di accrescere le potenzialità competitive a livello nazionale ed internazionale, l'incremento del fondo per l'occupazione e gli interventi in materia di emersione del lavoro sommerso.

La Confsal si è, altresì, dichiarata disponibile a partecipare ai relativi tavoli di confronto e si è riservata di dare un giudizio definitivo sul pia-

Nicola Apostolico - Segretario Nazionale Sada-Fast/Confsal

no, non appena in possesso dell'intero articolato.

Giovedì 3 marzo si è tenuto il tavolo tecnico relativo al:

Potenziamento della rete infrastrutturale che prevedeva l'attenzione ai seguenti temi:

a) obiettivo città (riqualificazione delle aree urbane);

b) rifinanziamento di progetti per le infrastrutture strategiche;

c) interventi per il mercato dell'energia;

d) servizio idrico integrato.

Per la Confsal, delegata al tavolo tecnico, era la FAST con l'amico Nicola Apostolico del SADA-FAST/CONFSAL.

Qui di seguito riportiamo un breve sunto della riunione.

È proseguito in data 03/03/2005 a Palazzo Chigi il confronto tecnico con le parti sociali sul piano di sviluppo.

Nell'incontro dedicato all'ultimo Capitolo Infrastrutture e Ambiente, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, ha anticipato alle parti sociali il rinvio alla prossima settimana dell'approvazione del decreto competitività, confermando nel contempo i contenuti degli articolati presentati.

Nel corso del confronto le parti sociali oltre a chiedere alcuni chiarimenti e modifiche agli artt. 27 e successivi, hanno evidenziato la scarsa disponibilità delle risorse per il pacchetto competitività che non consentono di fatto un reale potenziamento della rete infrastrutturale stradale soprattutto nel Mezzogiorno, criticando il ricorso frequente ai Commissari per le grandi opere, e maggiori investimenti per le ferrovie e per i porti, in particolare per quello di Genova, strategico per il collegamento con la Cina.

Il ministro Siniscalco nel confermare che non ci saranno risorse aggiuntive sui provvedimenti per la competitività ha invitato le organizzazioni sindacali a far pervenire per iscritto e in tempo utile le osservazioni proposte.

SPORT

Torneo di calcio a 6 del Dopo Lavoro Ferroviario Napoli

La squadra Santa Maria SOCCER, sponsorizzata dalla FAST Confsal, dopo appena 6 partite su 18, si trova al secondo posto in classifica con 15 punti (5 vittorie e una sconfitta) a soli tre punti dalle 3 prime in classifica (18 punti).

La squadra capitanata da Antonio Martina punta tutto sul compatto del gruppo. Il gruppo è formato da: "1" Paduano Antonio portiere plastico e felino, "2" Martina Antonio capitano d'esperienza e forza, "4" Perrella Vincenzo classe e finezza in ogni ruolo, "5" Zuppa Pasquale difensore agguerrito, "7" Piccirillo Alessandro asso del centrocampo, "8" Ponticelli Gaetano incitatore instancabile del centrocampo, "9" Nicosia Giuliano attaccante col tocco fino, "10" Sirico Gennaro accanito in tutti i ruoli, tiro diagonale e palla in rete, "18" Postiglione Mario cavallo indomabile di sfondamento, "49" Sepe Luigi prestanza e voglia di giocare sono la sua forza. Delle 19 squadre solo alcune andranno a disputare i Play Off e la volontà della S. Maria Soccer FAST Confsal è determinante: i ragazzi daranno tutto ciò che è in loro possesso per mettere in luce la propria squadra, come si evince del resto dalle prime partite (27 goal fatti e 6 subiti).

HEAD OFFICE

Corso Re Umberto, 77
10128 - Torino
ITALY
Tel. +39 011 581.89.89
Fax +39 011 581.92.01

E-mail
bonansea.torino@tin.it

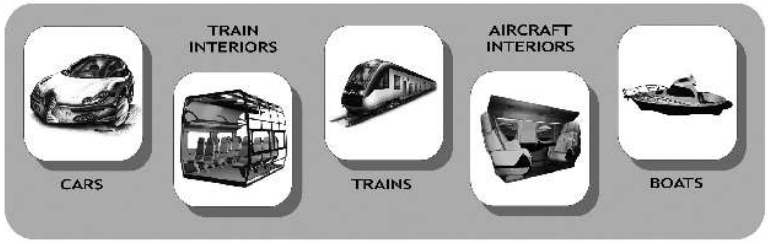
BONANSEA SPA

MANUFACTURE

Via Grotte di Nottola z.i.
04012 Cisterna (LT)
ITALY
Tel. +39 06 960.20.91
Fax +39 06 960.20.935/970

E-mail
bonansea.spa@tin.it

INDUSTRIAL STRATEGIC GROUP
TURN-KEY PROJECTS FOR LAND, AIR, SEA
COMPOSITE INTERIOR (DESIGN AND PRODUCTION)
FOR AUTOMOTIVE, RAIL TRANSPORT, AIRCRAFT AND BOAT
ENGINEERING AND PRODUCTION OF COMPOSITE PARTS
FOR INNOVATIVE APPLICATIONS



MAIN ACTIVITIES

ENGINEERING GROUP FOR TRANSPORT SYSTEM

TURN-KEY PROJECT FOR CAR, TRUCK AND BUS (STYLE, MOCK-UP, ENGINEERING AND PRODUCTION TECHNOLOGY)

COMPOSITE INTERIOR (DESIGN AND PRODUCTION) FOR AUTOMOTIVE, RAIL TRANSPORT, AIRCRAFT AND BOAT

ENGINEERING AND PRODUCTION OF COMPOSITE PARTS FOR INNOVATIVE APPLICATIONS

AUTOMOTIVE AND TRAIN FIELD

STYLE AND DESIGN

ENGINEERING AND RELEVANT PRODUCTION SYSTEM

PRODUCTION OF INTERIOR AND EXTERIOR ELEMENTS FOR BODY AND STRUCTURAL PARTS IN SANDWICH COMPOSITE MATERIAL

AIRPLANE AND HELICOPTER FIELD

PROJECT AND PRODUCTION OF COMPOSITE INTERIOR FOR AIRCRAFT, (VIP, CORPORATE AND PASSENGER VERSION)

DESIGN AND STYLE FOR EXTERIOR AND INTERIOR

MAINTENANCE AND RETROFITTING OF SEATS, GALLEYS, TOILETS AND INTERIOR COMPONENTS

SEAT COVER MANUFACTURING AND CARPET CUT AND SEWING

INTERIORS LEATHER PRODUCTION

RINA QUALITY ISO 9001:2000

CONGRESSO CONFSAL

Interventi della delegazione Fast-Confsal

I territori di questa O.S. riconoscono una Confsal come soggetto stipulante di contratti di lavoro, non vogliamo essere solo degli attori, delle comparse, vogliamo partecipare, scrivere e dare sostanza al CCNL e questo in tutte le tipologie di lavoro, ne abbiamo la qualità, la competenza e la voglia di farlo. Governare il presente! Riuscire a farlo salvaguardando l'interesse del lavoratore, del suo salario, delle ferie, dei diritti acquisiti. (In fatto di sanità, di previdenza e altro) far passare un nuovo pensiero filosofico che è: acquisire e immettere tecnologia non sempre deve essere visto come annullamento della forza lavoro ma, come miglioramento delle condizioni di vita del lavoratore.

La globalizzazione in atto inarrestabile innovativa storica epocale, che di fatto stravolge modifica il mondo del lavoro, va regolamentata, questa regolamentazione deve essere una pregiudiziale nei confronti di qualsiasi Governo.

Deve prevedere due cose fondamentali e innovative; la prima con normative di governo a carico del datore di lavoro deve essere la formazione costante della forza lavoro, la seconda a carico delle O.S. una comunicazione costante con il lavoratore, un sindacato comunicativo, libero e democratico.

La Legge Biagi di cui tanto si parla e che condividiamo, inserimento prima dei contratti Co.co.co. poi dei contratti a progetto e part-time deve avere un carattere a tempo, provvisorio, pianificato, regolato la cosa deve essere visibile, controllabile, tangibile e condivisa.

Lasciare che sia il singolo soggetto, il singolo lavoratore, a contrattare la prestazione di mano d'opera offende a nulla l'azione sindacale.

Il giovane chiede di essere formato anche su più tipologie di lavoro, ma poi sappiamo che occorre una certa stabilità, che di fatto difende la famiglia e pone le condizioni per crearla, non possiamo deluderli!

Dobbiamo garantire il futuro, del lavoratore, della famiglia.

C'è una sottile strategia politica, che destabilizza il sindacato e il mondo del lavoro per appropriarsi di un liberismo scorretto e demagogico se passa se supera lo scoglio della credibilità, annullerà l'azione sindacale e di fatto annullerà i contratti di lavoro per cui si chiede la difesa incondizionata dei contratti di lavoro, tipologia per tipologia senza deroghe e senza compromessi, difesa incondizionata sull'applicazione del CCNL che deve essere sul tutto il territorio nazionale senza eccezioni o quant'altro. Sono e saranno i contratti di lavoro a far sì che si possa governare il presente e garantire il futuro questo è il primario interesse del lavoratore. Concludo questo mio intervento portando un esempio, Signor Presidente; sono un capo stazione delle ex Ferrovie dello Stato, oggi IMPIEGO PRIVATO le ferrovie si trovano divisionalizzate, regionalizzate, spezzettate in tanti tronconi con lavori esternalizzati con il risultato di un calo preoccupante della sicurezza del trasporto ferroviario senza un reale abbattimento dei costi nonostante l'applicazione di un nuovo contratto merceologico. Abbiamo firmato, con Confindustria, il nuovo contratto di settore delle A.F. che ha posto le regole base per la tutela del lavoro nelle aziende che operano nel trasporto ferroviario e un contratto aziendale di raccordo FS con lo scopo di garantire ai lavoratori del gruppo FS gli standard di tutela, dignità e professionalità che la storia delle relazioni industriali nelle vecchie ferrovie dello Stato aveva portato i ferrovieri tutti.

Consapevole che c'è tanto lavoro da fare io ringrazio evviva la Confsal!