



INFRASTRUTTURE E POLITICA DEI TRASPORTI

Nel rilancio delle grandi opere per risolvere il problema dei trasporti in Italia e la gravità dei problemi del traffico che ha raggiunto situazioni insostenibili in varie zone del Paese, ritorna al primo posto l'opera simbolo: il Ponte di Messina, opportunamente accantonato dal precedente Governo.

Non abbiamo nulla contro il ponte. Forse qualcosa la avremmo da dire sulla opportunità e la convenienza economica dell'attraversamento ferroviario.

Comunque non ci sembra che sia valutata sufficientemente la questione priorità, ben altre essendo le priorità del sistema dei trasporti italiano e delle sue infrastrutture.

Qualche dubbio ci assale quando ci tornano alla mente alcune dichiarazioni dei tempi passati da parte del Ministro pro-tempore del precedente Governo di Centrodestra il quale affermò testualmente che "con la mafia bisogna convivere".

Per fortuna siamo inseriti in un contesto internazionale i cui organismi ci richiamano alla realtà. Il Fondo Monetario Internazionale ha invitato l'Italia a mettere in cantiere azioni rapide per evitare il deterioramento dei conti pubblici e salvaguardare i buoni risultati raggiunti nel 2007 dal Governo Prodi. Riteniamo che, in tale quadro, vada collocato anche il problema delle priorità nella programmazione delle infrastrutture dei trasporti.

PENSIONI

Si moltiplicano le iniziative per chiedere uno stop alla perdita del potere di acquisto delle pensioni

A cura di:
Ugo Surace

I pensionati cominciano a farsi sentire e si moltiplicano le iniziative per difenderne il potere di acquisto della pensione. Una recente manifestazione si è svolta a Roma organizzata da Manageritalia, e Confedir-Mit: confederazione dirigenti, funzionari, quadri e professionisti operanti nel terziario pubblico e privato.

E' stato ribadito quanto è già sotto gli occhi di tutti e cioè che mentre i lavoratori in servizio possono recuperare il potere di acquisto delle retribuzioni attraverso la contrattazione collettiva, da quando il meccanismo di indicizzazione delle pensioni è stato sganciato dalla dinamica

dei salari, le pensioni sono falciate dall'effetto Euro prima e dall'inflazione poi e sempre più erose dalla mancata restituzione del cosiddetto fiscal drag.

Le richieste a difesa del potere di acquisto di tutti i pensionati riguardano essenzialmente:

- indicizzazione delle pensioni non più calcolate attraverso aliquote decrescenti per fasce di importo crescenti ed eliminazione delle penalizzazioni previste per le pensioni di importo superiore a cinque volte l'importo minimo;
- abolizione del provvedimento che azzerava ingiustamente e permanentemente la perequa-

zione a partire dal 2008;

- abolizione completa del divieto di cumulo;
- aumento della quota delle pensioni di reversibilità.

Ci sembrano richieste sensate che dovrebbero essere condivise dal mondo sindacale nel suo complesso nel momento in cui l'attenzione del Paese è rivolta alla difesa del salario. Analoga attenzione non ci sembra venga posta con sufficienza alla difesa delle pensioni che vanno salvaguardate nel loro complesso, (così come avviene nel mondo del lavoro), e non in termini di solidarietà fra pensionati.

ANNO 2008

**SCADE IL CCNL
DIRIGENTI INDUSTRIA**

A cura di:
Ugo Surace

I Dirigenti del Gruppo FS stanno discutendo sui contenuti del rinnovo del contratto collettivo nazionale. Va registrato un certo malessere che serpeggia nella categoria e che riguarda, oltre a particolari aspetti aziendali, un diffuso malcontento derivante, a nostro avviso, dalla natura della rappresentanza di Federmanager che non sembra tenere gran conto delle esigenze manifestate da Assidifer.

I dirigenti in servizio chiedono

legittimamente una maggiore attenzione del Sindacato alla tutela degli interessi degli iscritti, siano essi in servizio o in quiescenza. E i dirigenti in quiescenza - anch'essi legittimamente iscritti al Sindacato - esprimono le loro giustificate preoccupazioni, oltre che per il noto blocco delle perequazioni delle pensioni, anche per la scarsa attenzione fino, ad oggi dedicata da Federmanager, agli aspetti previdenziali ed assisten-

ziali. Viva preoccupazione emerge infatti fra gli iscritti (e non solo) su come procede la trattativa fra Federmanager e Confindustria,

dove sembra che da parte di Confindustria vi sia la tendenza a ulteriormente aggravare l'attuale contribuzione al FASI.

ELEZIONI ANTICIPATE

Vincitori e vinti: i problemi del Paese restano

A cura di:
Antonio Castellucci

La fine anticipata di una legislatura, quale che sia il governo del momento, è un fatto comunque negativo per il Paese. E chi si è ingegnato a dare le spallate, quali che possano essere le motivazioni, rimane comunque responsabile di fronte al Paese e agli interessi primari della collettività.

Il Centrodestra ha ottenuto una larga maggioranza parlamentare; ma resta confermata la continuità di una profonda incertezza. Il Paese permane diviso in due e la situazione è aggravata dalla scomparsa della sinistra cosiddetta radicale. Rimane confermata la contrapposizione aprioristica fra gli schieramenti malgrado la disponibilità al dialogo del Partito Democratico.

Lo schieramento vincente che si professa progressista e liberista è in realtà vecchio, conservatore e pieno di contraddizioni perché raggruppa realtà diverse per storia, cultura ed interessi.

Abbiamo votato per due vol-

te di seguito con una legge antidemocratica, voluta e votata dalla Destra che la Destra non ha voluto riformare rifiutando il tentativo del Presidente della Repubblica Napolitano che, ben consapevole della situazione, aveva conferito l'incarico al Presidente del Senato Marini per costituire "un Governo per la riforma elettorale". Il tentativo sarebbe stato utile per avviare un confronto costruttivo ed assorbire il referendum che, differito di un anno, potrebbe essere causa di ulteriori lacerazioni. Tentativo fallito a cui, a dire il vero, ha contribuito anche l'atteggiamento dell'UDC di Casini.

Le elezioni sono state caratterizzate da due sorprendenti imprevisti, dalla netta sconfitta della sinistra radicale e dal forte successo della Lega che ha determinato la vittoria della destra. Rispetto al 2006, la percentuale dei votanti è stata di circa 2 punti in meno. Ci sono stati oltre 10 milioni tra astenuti e

schede bianche e nulle, pari ad oltre il 22% dei votanti.

La sconfitta del Partito Democratico e la scomparsa traumatica dal Parlamento italiano della sinistra radicale impongono un profondo esame delle ragioni che le hanno determinate. Certamente sono state non di secondaria importanza le ambiguità delle posizioni assunte in più occasioni dalle posizioni "di lotta e di governo". C'è solo da augurarsi che le istanze sociali ed economiche dei ceti più deboli non si trasferiscano nelle piazze.

Il Partito Democratico, nella sua azione di minoranza parlamentare, dovrà saperne interpretare e rappresentare le rivendicazioni.

Vorremmo un Paese normale. E' certo che il populismo e l'antipolitica non aiutano. I problemi si affrontano in modo serio per quelli che sono e non strumentalizzandoli per propaganda elettorale.

ALITALIA FERROVIARIA

A cura di:
Ugo Surace

La vicenda ALITALIA si stava avviando ad una conclusione abbastanza seria con l'accordo con AirFrance.

L'affare ha assunto, come al solito, dimensioni e profilo politico, alla faccia degli aspetti di convenienza economica, e siamo passati dalla cordata italiana fantasma, alla AEROFLOT dell'amico Putin, alle minacce rivolte alla UE di farla acquistare da FS SpA.

Quest'ultima uscita ci ha particolarmente colpito anche perché, alla battuta del liberal-statalista Berlusconi, si è aggiunto il coro di assenso, non solo di Rifondazione ma anche (ahinoi!) di qualche sindacato che ha affermato: "Non sarebbe una proposta tanto illogica nella ripartizione dei ruoli tra ferro-

vie e volo".

Qualcuno dovrebbe spiegare al neo, si fa per dire, Capo del Governo che la liberalizzazione ferroviaria ormai è cosa fatta e che già nel 2010 entreranno nel mercato le imprese ferroviarie private. Fra queste, guarda caso, c'è la **NTV creata da Montezemolo** che ha già acquistato 25 treni AGV dalla Alstom, e la **RailOne di Carlo Toto** che si preparano a fare concorrenza a TRENITALIA già a partire dal 2009/2010 sulle tratte ad Alta Velocità Torino-Milano e Roma-Napoli.

E meno male che in contemporanea l'Amministratore Delegato della Holding FS si è sforzato di far capire quale sarà lo scenario prossimo futuro del trasporto ferroviario in Europa ed in Italia

mettendo l'accento sulla circostanza non trascurabile che la situazione è tale che FS rischia di finire come Alitalia. Inoltre non va dimenticato che, una volta in funzione l'Alta Velocità fra Roma e Milano ci sarà un treno ogni 15/30 minuti con tempi di percorrenza tra i centri delle due città al massimo di tre ore e le due società entreranno per forza di cose in concorrenza.

Basti pensare a quanto successo in Francia sulla tratta Parigi-Lione ove, con l'entrata in servizio del TGV (l'Alta Velocità francese), AirFrance in breve tempo dovette rinunciare ai collegamenti aerei fra le due città.