

11/12



la VOCE dei TRASPORTI

31 ottobre 2005

www.sindacatofast.it

III CONGRESSO FAST

Rieletto per acclamazione Giovanni Martinelli

La difficile situazione nel mondo dei trasporti e non solo, coincide con la fine di un ciclo sindacale, emerge quindi la necessità ... di ristrutturare

Nei giorni 11 e 12 Ottobre u.s. presso Palazzo del Seminario (in Roma), si è tenuto il congresso della FAST-Confasal.

La data della celebrazione della nostra massima assise ha coinciso, purtroppo, con la "pre-rettazione" degli Onorevoli, obbligati per impegni istituzionali a rimanere presenti in Parlamento (per la votazione sulla modifica del sistema elettorale) che ha determinato, nonostante le conferme avute, moltissime loro assenze.

Per la prima volta si è anche registrata la non partecipazione voluta e motivata di una federazione dei trasporti confederale (che probabilmente ha determinato anche altre assenze confederali); ma ciò, sinceramente non ci scoraggia né ci rammarica ma altresì ci motiva e ci fa pensare che forse, come Federazione realmente



Autonomia nel comparto dei Trasporti, abbiamo finalmente imboccato la strada giusta.

Sintesi della Relazione del Segretario generale Giovanni Martinelli

Cari amici ed amiche, gentili invitati e partecipanti, vi porgo il saluto a

nome della Direzione Operativa Nazionale, della Segreteria Generale e mio personale

.....omissis.....

Siamo chiamati a questo Congresso Nazionale non solo per dire dove stiamo andando ma bensì dove vogliamo andare.

.....omissis.....

Un Congresso questo, quindi, di reale svolta.

Un Congresso che deve pianificare il nuovo status FAST per poter giungere, io dico, alla FAIT (Federazione Autonoma Italiana Trasporti).

Un percorso, questo,

.....omissis.....

Sin dal primo Direttivo nazionale, a seguito del Congresso di Sassone del Maggio 2001, avevamo preventivato le difficoltà alle quali, in generale, come Sindacato andavamo incontro a causa dei nuovi scenari che si venivano ad avere per la nostra adesione all'Unione Europea e per il nuovo ruolo che le Regioni andavano e vanno acquisendo anche nel panorama del mondo delle relazioni industriali

a pagina II ↓

Il Ministro Giovanni Alemanno al Congresso Fast-Confasal



Il Ministro Alemanno ancora una volta ha sorpreso i delegati del III Congresso Fast - Confasal per la lucidità, la conoscenza e la professionalità con cui ha affrontato alcuni problemi contenuti nella relazione del Segretario generale. Ha sottolineato la necessità di superare l'attuale disfunzione presente ancora nel mondo sindacale, rispetto a quello politico, dove ancora permane una sorta di trascinamento da parte della CGIL verso le altre Confederazioni. Ha evidenziato la necessità di un sindacalismo autonomo indipendente dai partiti che abbia la consapevolezza dei diritti dei lavoratori e nello stesso tempo esprima la capacità di colloquiare con il governo e con le imprese per una politica di sviluppo e non di retroguardia e di ridimensionamento.

Si è poi addentrato nelle problematiche di Alitalia e di FS S.p.A.. Ha condiviso la lettura strategica della relazione del Segretario generale per una strategia di contrattazione regionale che deve crescere per meglio cogliere le situazioni territoriali e ha evidenziato anche il comune impegno nel cercare di superare il sindacato di mero profilo professionale non per abbandonare le specificità ma per avere una visione dei problemi d'insieme e più completa.

Il Ministro ha manifestato la propria intenzione di battersi per il riconoscimento dei diritti sindacali in Alitalia dove certi comportamenti arroganti, da parte del management, non sono accettabili. Nella conclusione del suo intervento ha evidenziato ancora la necessità di un sindacato indipendente dai condizionamenti politici capace di battersi per evitare le negatività della globalizzazione sul trasferimento d'impresa e di lavoro verso paesi dove la manodopera è a basso costo.

L'intervento del Ministro Alemanno è consultabile in video registrazione sul seguente sito Internet: www.sindacatofast.it

Care Amiche ed Amici,

passato l'eco del Congresso nazionale mi tornano alla mente stralci del discorso d'apertura dei lavori congressuali, fatto dal Segretario generale Giovanni Martinelli.

"Da tempo abbiamo scelto il linguaggio della franchezza e, in questa assise, dobbiamo utilizzarlo sino in fondo. Siamo chiamati a questo Congresso nazionale non solo per dire dove stiamo andando ma bensì dove vogliamo andare". Questo uno dei passaggi chiave:

"Dove vogliamo andare"

Durante l'ultimo Collegio di Presidenza, massima espressione del governo di Unione Piloti, ci siamo posti anche noi questa domanda, alla luce dei gravi ed annosi problemi che affliggono il Comparto Aereo, la risposta è sempre la stessa: non v'è in Italia una politica vera, seria e lungimirante che indirizzi, sviluppi e sostenga il trasporto aereo del nostro Paese.

Troppi interessi di parte, troppe parrocchie direbbero a

TRASPORTO AEREO

Italia: quale politica per il Trasporto Aereo?

L'assenza di un progetto industriale e di lungimiranza politica rischia di vanificare la domanda

Roma e troppi depositari del "verbo", senza avere una specifica conoscenza della materia.

È un po' come la nazionale di calcio: 11 giocatori e 22 milioni di allenatori; con il calcio passi pure è un gioco, solo un gioco, ma per il trasporto aereo in questo settore andiamoci piano, non si gioca si deve essere seri.

Basta sfogliare la rassegna stampa italiana, di un giorno qualsiasi, se parla di trasporto aereo in Italia, ognuno esterna il suo pensiero senza avere cognizione di causa, improvvisa soluzioni o rimedi miracolanti ed indispensabili. Un esempio:

Da Assaeroporti esposto



contro requisiti di sistema - ma non era stato salutato da tutti come la panacea, sia da politici che dai sindacati confederali con relativo rialzo del titolo Alitalia?

Alitalia palla al piede del sistema aeroportuale - ancora non si è capito che tutto il sistema tiene perché c'è Alitalia, altri-

menti il castello di carta, perché di questo si tratta sarebbe caduto da un pezzo; il fragile equilibrio è, volenti o nolenti, tenuto dalla nostra Compagnia di Bandiera. Se affonda lei ci sarebbe una reazione a catena devastante per l'intero settore...

Un parlamentare afferma che **arcacche norme antitrust hanno contribuito a distruggerla** - ed è stata permessa per anni una deregulation selvaggia.

Tale deregulation ha materializzato, quasi dal nulla, affaristi dell'ultima ora, improvvisati e senza scrupoli che inevitabilmente hanno contribuito ad innalzare il numero dei disoccupati.

In Italia aprire una Compagnia Aerea è quasi un passatempo, le leggi e le norme lo consentono troppo facilmente.

Questo l'elenco delle Compagnie Aeree aperte e chiuse in Italia negli ultimi anni:

Air Sicilia (non vola più dal 2000, sembra che sia resuscitata più volte con nomi diversi);

Alisea;

Azzurra;

Air Italy (vedi Free Airways);

Free Airways (sparita con la "sorella" Air Italy in circostanze misteriose);

Goldwing Airlines (sospesa poiché usava concessioni e codici-M8 di MedAirlines senza concessione, volava da Taranto);

Med Airlines (i suoi aerei sono fermi a Trapani, perché volò per due e più anni senza mai pagarli)

Air Besit (fallita, aveva pochi passeggeri);

Aviosarda (sospende i voli dopo un'estate);

Federico II Airways (volava da Foggia, fallita sommersa dai debiti);

Air Industria (fallita, non pagò

a pagina VII ↓

e sindacali

.....omissis.....

Oggi stiamo vivendo, a pieno, tutte quelle difficoltà che solo tre anni fa pur prevenendole ci sembravano lontane e quasi impossibile a concretizzarsi.

.....omissis.....

L'Alitalia, con la fine del monopolio si è salvata uscendo dal pericolo del Commissariamento grazie alle testardaggine di pochi politici e alle forti flessibilità accettate dal personale sia di terra che di volo ad iniziare dai piloti, capitale umano, quest'ultimo, fortemente pregiato ed importante per la compagnia di bandiera.

Allora ministro del Tesoro Tremonti, con la Lega e il bene placido di una grossa parte dell'opposizione già ne avevano decretato la fine e la vendita (o svendita).

Già abbiamo avuto modo di evidenziare che la causa della "crisi" Alitalia non poteva essere solo individuata nel dopo 11 settembre 2001; perché quella terribile data, coinvolgeva e coinvolge tutte le compagnie aeree non solo la nostra compagnia di bandiera. Il problema o i problemi erano e sono altri. In Italia non abbiamo mai evidenziato sufficientemente l'incidenza del trasporto aereo sulla politica economica del Paese

.....omissis.....

Quindi, una situazione, quella del nostro comparto aereo, ancora di forte sofferenza.

Una sofferenza che viene da lontano e che da tempo ha ricadute sui costi di importazione e di esportazione, per i prodotti, che richiedono in termini esclusivi il vettore aereo

.....omissis.....

Nel settore dell'autotrasporto e spedizione merci continua a permanere, per i nostri "camionisti" una situazione decisamente svantaggiata. La liberalizzazione del mercato del tra-



LUCIA LO CAMPO - SEGR. REGIONALE FAST CAMPANIA

sporto su gomma con l'apertura delle frontiere, alle ditte e ai camionisti dei paesi dell'est (Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Polonia ecc.) continua a trovare i nostri padroncini e imprenditori dell'autotrasporto in netto svantaggio sul piano "costi" rispetto ai colleghi dell'est.

I costi, in Italia, sia del



GIOVANNI PASCARIELLO - SEGR. REGIONALE FAST LOMBARDIA

personale che del gasolio sono rimasti ancora troppo alti

.....omissis.....

Anche per le FS SpA si avvertono i primi scossoni della liberalizzazione. Le difficoltà in cui versa la Divisione Cargo sono note e sono ampiamente state dibattute nelle riunioni della FAST Ferrovie.

.....omissis.....



AQUILINO DI SANO - SEGR. REGIONALE FAST ABRUZZO

Sulle FS S.p.A. abbiamo rischiato, che il Gruppo non esistesse più.

Dopo la divisionalizzazione che ha portato alla costituzione delle quattro società commerciali di trasporto (Passeggeri, Regionale, Cargo e UTRM) abbiamo avuto la netta sensazione che da parte del management FS S.p.A., si fosse intrapresa una strada che faceva presagire uno scenario ben lontano dalla auspicata realizzazione di un'impresa di trasporto capace di porsi ed imporsi sul mercato europeo.

Il probabile scenario.

Trenitalia, la società di trasporto a cui fanno capo le quattro divisioni commerciali, di fatto si sarebbe svuotata:

- esternalizzazione quasi completa degli interventi di manutenzione, con messa in liquidazione di UTRM;

- rinuncia della Divisione Cargo ad una propria ristrutturazione riorganizzativa interna basata sulla logistica, necessaria per poter porsi in concorrenza con le altre Aziende di trasporto delle merci su ferrovia in Europa (prima tra tutti la DB Tedesca);

- il trasporto regionale, senza una regia nazionale, sempre più lasciato alla mercè delle Regioni, con i loro "problemi politici" locali e la gestione, altrettanto "politica",

delle ex ferrovie concesse presenti sul loro territorio dove, per quest'ultime, il controllore ed il controllato sono, di fatto, la stessa persona: il Presidente della Regione;

- la Divisione Passeggeri, invece, sarebbe rimasta iniziando la strada del riconoscimento in Borsa a dimostrazione della sua longevità. Ovviamente Rete Ferroviaria Italiana (RFI) avrebbe vissuto una vita propria.

Uno scenario, questo appena detto, non irrealista ma molto probabile e concreto che avrebbe portato i lavoratori ferroviari a perdite di garanzie salariali e contrattuali inestimabili (ad esempio, si sarebbe potuta avere l'applicazione del Contratto metalmeccanici nelle officine rimaste o del Contratto degli Autoferrotranvieri al personale del Trasporto Regionale e così via).

Per fortuna tutto questo, almeno per adesso, non si è concretizzato. Lo spaccettamento di Trenitalia e del Gruppo FS S.p.A. è stato fermato.

Si è fatto una sorta di marcia indietro di cui dobbiamo senz'altro ringraziare il sindacato ma anche chi, con noi, si è battuto perché ciò accadesse.

Noi come sindacato FAST-Confsal, insieme all'allora SMA (oggi FAST Ferrovie), ci siamo sinceramente battuti per impedire la realizzazione dello spaccettamento societario del Gruppo FS S.p.A.

Siamo arrivati al Convegno di Reggio Calabria del 20 maggio 2004 che ha coinciso con l'inizio di un'importante svolta per la politica del Gruppo FS S.p.A.

Un Convegno in cui sono stati assunti degli impegni da persone politicamente impegnate che, riteniamo siano

dovere di ringraziare pubblicamente il Ministro Giovanni Alemanno per l'impegno e l'insostituibile aiuto che su questa vicenda ci ha dato e ha dato.

Si badi bene, la nostra Organizzazione sindacale ringrazia il Ministro Alemanno come ringrazierebbe qualsiasi altro uomo politico, appartenente a qualsiasi altro schieramento politico appartenente all'arco istituzionale, che si fosse battuto, con la capacità e la lealtà, e sottolineo la lealtà, con cui si è battuto contro la societizzazione del Gruppo FS il Mini-



MASSIMO NOTARO - SEGR. NAZIONALE UNIONE PILOTI

stro Alemanno.

Grazie Ministro.

Contrattazione decentrata (da "difficoltà" a "opportunità")

Dalla "Bassanini" al nuovo "Federalismo Regionale" il ruolo assunto dalle regioni incide sempre di più in modo essenziale sulle relazioni sindacali; già lo abbiamo evidenziato, più volte, in altre occasioni.

.....omissis.....

È al tavolo regionale che si determina la scelta dei vettori di trasporto, il ferro in alter-



TAVOLO PRESIDENZA

stati determinanti per innestare (o far innestare) la retrocrazia al management delle FS S.p.A.

È per questo che a nome della Federazione mi corre il

nativo alla gomma e viceversa. È al tavolo regionale che si determinano gli stanziamenti e gli investimenti per il Trasporto Pubblico Locale (TPL).

È sempre al tavolo regiona-



FAUSTO ANGUILLA - SEGR. REGIONALE FAST PIEMONTE

le che si stabiliscono i criteri per la messa a gara del TPL sia su gomma che su ferro.

È ovvio quindi che tavoli negoziali ritenuti sino a poco tempo fa come determinanti e primariamente importanti (come quello della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia SpA in seno a FS S.p.A.) oggi divengono "subalterni" e condizionati dalle scelte e decisioni scaturite dai negoziati Regionali tra istituzioni/parti datoriali e sindacati sul TPL.

Per quanto detto riconfermiamo che il "tavolo" regionale è indispensabile e prioritario per la funzione stessa di ogni Organizzazione sindacale quindi anche per la nostra Federazione. Oggi, solo sviluppando una vera e propria strategia organizzativa/sindacale sulla contrattazione decentrata il sindacato può recuperare la propria rappresentatività e il proprio ruolo decisionale sulla politica dei redditi.

.....omissis.....



SALVATORE SCUMACI - PRESIDENTE INPAS

Eppure in certi comparti, come quello aereo, potevamo e possiamo, grazie all'entrata dell'Unione Piloti guidata dall'amico Massimo Notaro, veramente essere i protagonisti della vertenza, gli attori principali della rappresentanza e della tutela dei lavoratori.

So che l'amico Massimo, Presidente dell'Associazione Unione Piloti nel suo intervento si addentrerà su queste problematiche e dato che, decisamente, farà ciò meglio di me non voglio, su questo, dilungarmi più di tanto. Ma voglio dire che il Progetto FAST Comparto Aereo, che da Notaro e dall'amico Carlo Boschino (Responsabile dei Tecnici di Terra di Alitalia), è stato condiviso può e deve essere l'esempio da seguire anche per gli altri vettori di trasporto

.....omissis.....

Il rischio di trascurare quest'aspetto che, ripetiamo, ha origine con la stessa nascita

Nei giorni 11 e 12 Ottobre u.s. presso Palazzo del Seminario (in Roma), si è tenuto il congresso della FAST-Confisal.

La data della celebrazione della nostra massima assise ha coinciso, purtroppo, con la "precettazione" degli Onorevoli, obbligati per impegni istituzionali a rimanere presenti in Parlamento (per la votazione sulla modifica del sistema elettorale) che ha determinato, nonostante le conferme avute, moltissime loro assenze.

Per la prima volta si è anche registrata la non partecipazione voluta e motivata di una federazione dei trasporti confederale (che probabilmente ha determinato anche altre assenze confederali); ma ciò, sinceramente non ci scoraggia ne ci rammarica ma altresì ci motiva e ci fa pensare che forse, come Federazione realmente Autonoma nel comparto dei Trasporti, abbiamo finalmente imboccato la strada giusta.

Sintesi della Relazione del Segretario generale Giovanni Martinelli



GIUSEPPE CARPENTIERI -
SEG. REGIONALE FAST LIGURIA

Cari amici ed amiche, gentili invitati e partecipanti, vi porgo il saluto a nome della Direzione Operativa Nazionale, della Segreteria Generale e mio personale

.....omissis.....

Siamo chiamati a questo Congresso Nazionale non solo per dire dove stiamo andando ma bensì dove vogliamo andare.

.....omissis.....

Un Congresso questo, quindi, di reale svolta.

Un Congresso che deve pianificare il nuovo status FAST per poter giungere, io dico, alla FAIT (Federazione Autonoma Italiana Trasporti).

Un percorso, questo,

.....omissis.....

Sin dal primo Direttivo nazionale, a seguito del Congresso di Sassone del Maggio 2001, avevamo preventivato le difficoltà alle quali, in generale, come Sindacato andavamo incontro a causa dei nuovi scenari che si venivano ad avere per la nostra adesione all'Unione Europea e per il nuovo ruolo che le Regioni andavano e vanno acquisendo anche nel panorama del mondo delle relazioni industriali e sindacali

III CONGRESSO FAST Rieletto per acclamazione Giovanni Martinelli



.....omissis.....

Oggi stiamo vivendo, a pieno, tutte quelle difficoltà che solo tre anni fa pur preventivandole ci sembravano lontane e quasi impossibile a concretizzarsi.

.....omissis.....

L'Alitalia, con la fine del monopolio si è salvata uscendo dal pericolo del Commissariamento grazie alla testardaggine di pochi politici e alle forti flessibilità accettate dal personale sia di terra che di volo ad iniziare dai piloti, capitale umano, quest'ultimo, fortemente pregiato ed importante per la compagnia di bandiera.

L'allora ministro del Tesoro Tremonti, con la Lega e il bene placido di una grossa par-



SALVATORE AUGUSTO -
SEG. NAZIONALE FAST TAXITALIA

te dell'opposizione già ne avevano decretato la fine e la vendita (o svendita).

Già abbiamo avuto modo di evidenziare che la causa della "crisi" Alitalia non poteva essere solo individuata nel dopo 11 settembre 2001; perché quella terribile data, coinvolgeva e coinvolge tutte le compagnie aeree non solo la nostra compagnia di bandiera. Il problema o i problemi erano e sono altri. In Italia non abbiamo mai evidenziato sufficientemente l'incidenza del trasporto aereo sulla poli-

tica economica del Paese

.....omissis.....

Quindi, una situazione, quella del nostro comparto aereo, ancora di forte sofferenza.

Una sofferenza che viene da lontano e che da tempo ha ricadute sui costi di importazione e di esportazione, per i prodotti, che richiedono in termini esclusivi il vettore aereo

.....omissis.....

Nel settore dell'autotrasporto e spedizione merci continua a permanere, per i nostri "camionisti" una situazione decisamente svantaggiata. La liberalizzazione del mercato del trasporto su gomma con l'apertura delle frontiere, alle ditte e ai camionisti dei paesi dell'est (Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Polonia ecc.) continua a trovare i nostri padroncini e imprenditori dell'autotrasporto in netto svantaggio sul piano "costi" rispetto ai colleghi dell'est.

I costi, in Italia, sia del personale che del gasolio sono rimasti ancora troppo alti

.....omissis.....

Anche per le FS SpA si avvertono i primi scossoni della liberalizzazione. Le difficoltà in cui versa la Divisione Cargo sono note e sono ampiamente state dibattute nelle riunioni della FAST Ferrovie.

.....omissis.....

Sulle FS S.p.A. abbiamo rischiato, che il Gruppo non esistesse più.

Dopo la divisionalizzazione che ha portato alla costituzione delle quattro società commerciali di trasporto (Passeggeri, Regionale, Cargo e UTMR) abbiamo avuto la netta sensazione che da parte del management FS S.p.A., si fosse in-

trapresa una strada che faceva presagire uno scenario ben lontano dalla auspicata realizzazione di un'impresa di trasporto capace di porsi ed im-



PIETRO SERBASSI -
SEG. NAZIONALE FAST FERROVIE

porsi sul mercato europeo.

Il probabile scenario.

Trenitalia, la società di trasporto a cui fanno capo le quattro divisioni commerciali, di fatto si sarebbe svuotata:

- esternalizzazione quasi completa degli interventi di manutenzione, con messa in liquidazione di UTMR;

- rinuncia della Divisione Cargo ad una propria ristrutturazione riorganizzativa interna basata sulla logistica, necessaria per poter porsi in concorrenza con le altre Aziende di trasporto delle merci su ferrovia in Europa (prima tra tutti la DB Tedesca);

- il trasporto regionale, senza una regia nazionale, sempre più lasciato alla mercè delle Regioni, con i loro "problemi politici" locali e la gestione, altrettanto "politica", delle ex ferrovie concesse presenti sul loro territorio dove, per quest'ultime, il controllore ed il controllato sono, di fatto, la stessa persona: il Presidente della Regione;

- la Divisione Passeggeri, invece, sarebbe rimasta iniziando la strada del riconoscimento in Borsa a dimostrazione della sua longevità. Ovviamente Rete Ferroviaria Italia-

na (RFI) avrebbe vissuto una vita propria.

Uno scenario, questo appena detto, non irrealista ma molto probabile e concreto che avrebbe portato i lavoratori ferroviari a perdite di garanzie salariali e contrattuali inestimabili (ad esempio, si sarebbe potuta avere l'applicazione del Contratto metalmeccanici nelle officine rimaste o del Contratto degli Autoferrotravvieri al personale del Trasporto Regionale e così via).

Per fortuna tutto questo, almeno per adesso, non si è concretizzato. Lo spaccettamento di Trenitalia e del Gruppo FS S.p.A. è stato fermato.

Si è fatto una sorta di marcia indietro di cui dobbiamo senz'altro ringraziare il sindacato ma anche chi, con noi, si è battuto perché ciò accadesse.

Noi come sindacato FAST-Confisal, insieme all'allora SMA (oggi FAST Ferrovie), ci siamo sinceramente battuti per impedire la realizzazione dello spaccettamento societario del Gruppo FS S.p.A.

Siamo arrivati al Convegno di Reggio Calabria del 20 maggio 2004 che ha coinciso con l'inizio di un'importante svolta per la politica del Gruppo FS S.p.A.

Un Convegno in cui sono stati assunti degli impegni da persone politicamente impegnate che, riteniamo siano stati determinanti per innestare (o far innestare) la retro-marcia al management delle FS S.p.A.

È per questo che a nome della Federazione mi corre il dovere di ringraziare pubblicamente il Ministro Giovanni Alemanno per l'impegno e l'insostituibile aiuto che su questa vicenda ci ha dato e ha dato.

Si badi bene, la nostra Organizzazione sindacale ringrazia il Ministro Alemanno come ringrazierebbe qualsiasi altro uomo politico, appartenente a qualsiasi altro schieramento politico appartenente all'arco istituzionale, che si fosse battuto, con la capacità e la lealtà, e sottolineo la lealtà, con cui si è battuto contro la societizzazione del Gruppo FS il Ministro Alemanno.

Grazie Ministro.

Contrattazione decentrata (da "difficoltà" a "opportunità")

Dalla "Bassanini" al nuovo "Federalismo Regionale" il ruolo assunto dalle regioni incide sempre di più in modo essenziale sulle relazioni sindacali; già lo abbiamo evidenziato, più volte, in altre occasioni.

.....omissis.....

È al tavolo regionale che si determina la scelta dei vettori di trasporto, il ferro in alternativa alla gomma e viceversa. È al tavolo regionale che si determinano gli stanziamenti e gli investimenti per il Trasporto Pubblico Locale (TPL).

Intervento del Segretario regionale Lazio, Vincenzo Toxiri



Signore e Signori è il Comandante che vi parla, buongiorno e benvenuti a bordo.

Concedetemi questo inizio con la frase che per anni ha accompagnato la mia vita di pilota di aerei.

Siamo a bordo di un aereo particolare quale è il "Congresso nazionale della Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti".

Chi vi parla ha volato per 31 anni ed è stato per oltre 20 anni pilota di linea, avendo volato per oltre 11.000 ore: ora sono il Segretario regionale Lazio di Fast- Confsal, una realtà consolidata tra gli operatori del trasporto.

Rappresentare il Lazio in questa assise pur essendo di grande responsabilità, è per me motivo di orgoglio e di stimolo.

Per questo, nei mesi scorsi, i primi del mio mandato, ho verificato, per grandi linee, la realtà economica del settore nel Lazio.

Qui operano aziende di rilevanza internazionale ma, pur essendo state - alla loro nascita - un esempio, attualmente le condizioni in cui operano ne hanno ridotto dimensioni, sviluppo, progettualità.

Sono giunto a questa preoccupante conclusione specialmente parlando con gli operatori del trasporto, che hanno - o dovrebbero piuttosto avere - un ruolo centrale per la loro stessa funzione. Ho così ascoltato amici macchinisti e capotreno che mi hanno esposto la criticità dei loro turni di impiego, tassisti che mi hanno parlato dettagliatamente della non politica del

traffico della città di Roma nonché le loro condizioni psico fisiologiche alla fine del turno di lavoro, mi sono informato dell'ambiente lavorativo di un addetto alla guida della metropolitana.

Con gli amici del controllo radar non c'era quasi bisogno di parlare, ci si conosce così bene e quante volte la loro voce calma e professionale mi ha aiutato a superare problemi meteorologici o tecnici, mentre ero in volo.

Per i tecnici di linea, non me ne vogliono gli altri, nutro infine un affetto ed una stima particolare.

Si lavora fianco a fianco per la Sicurezza e quando lo saluto con una stretta di mano, quella stretta di mano vuol dire principalmente: "Hai consegnato l'aereo in grado di volare in sicurezza" e per un pilota è la tranquillità.

In un mosaico come quello descritto non è facile orientarsi.

Una tecnica d'aiuto potrebbe essere il sistema utilizzato per le investigazioni sulla sicurezza del trasporto aereo, sistema delicatissimo nel quale le diverse funzioni e professionalità sono talmente connesse ed interdipendenti da causarne il tracollo non appena una di loro denuncia criticità o viene addirittura a mancare.

Analogamente, visto che i mali che affliggono il trasporto nel Lazio sono parecchi, per il mio specifico ruolo dovrò occuparmene sotto l'aspetto sindacale; non trascurando però la sicurezza e la qualità della vita.

Così, visto il grave deterioramento delle relazioni sindacali nei diversi set-

tori dei trasporti, un primo impegno dovrà essere quello di tentarne il ripristino, il miglioramento, l'ammodernamento, evitando ghetti e contrapposizioni frontali, ma cercando confronto continuo e collaborazione.

Per il settore che meglio conosco, quello dei Piloti di linea, un primo passo potrebbe essere quello di un contratto unico dei piloti italiani:

Attualmente ogni Compagnia ha un suo contratto con tempi di impiego e retribuzioni diverse questo fa sì che ogni compagnia applichi una propria gestione del personale concessa dai diversi contratti, arrivando spesso ad erodere margini sulla sicurezza del volo impiegando gli equipaggi ai limiti, inducendo una stanchezza psicofisica che mal si coniuga con la Sicurezza del Volo.

Nell'ambito del riordino delle strutture aeroportuali nella nostra regione... la Regione Lazio, si legge, ha elaborato un piano per la localizzazione degli aeroporti:

Latina dovrebbe aiutare la crescita di Ciampino, mentre a Viterbo avrebbe sede il soccorso aereo regionale, a Rieti l'attività di volo a vela, ed all'Urbe un aeroporto destinato alle visite di Stato. Questi progetti vanno bene, sono bene accolti purché siano condivisi, sostenuti da motivazioni e da ipotesi realistiche di intervento: condivisi vuol dire dibattuti con chi dovrà lavorare per questi progetti.

I ferrovieri dell'alta velocità per il polo di Latina, autoferrottranvieri per i



collegamenti tra l'Urbe ed il centro città, i piloti ed i tecnici per la valutazione della fattibilità delle necessarie infrastrutture. Tutto questo deve essere inserito in un piano nazionale che preveda strategie e progetti coerenti con obiettivi di sviluppo, non trascurando la difesa dell'ambiente, la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori.

Nello svolgere questo incarico sono cosciente delle difficoltà che giornalmente dovrò affrontare, il mio impegno sarà totale ma conto su un indispensabile contributo di idee di stimoli e di supporto della Federazione.

Signore e signori allacciate le cinture stiamo per atterrare.

La metafora dell'atterraggio equivale al raggiungimento dell'obiettivo, al compimento della missione. È questo l'augurio che vi rivolgo e mi rivolgo.

Grazie.



Intervento della Fast Pensionati

Il Segretario nazionale della Fast Pensionati (ex SAPT-FAST) Agostino Apadula nel suo intervento ha tracciato un bilancio positivo dell'attività sindacale svolta negli ultimi quattro anni dal settore pensionati, dispiaciuta in sinergia con la Segreteria nazionale FAST-Confsal.

Apadula ha posto soprattutto l'accento sulle iniziative attuate riguardanti l'annosa problematica della "vertenza sulla triennialità contrattuale" che hanno portato all'approvazione della legge 31 marzo 2005, n. 43 con la quale, all'art. 7-ter, è stato costituito un fondo, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento della Funzione Pubblica, la cui dotazione è pari per ciascuno degli anni del triennio 2005-2007 a 8 (otto) milioni di Euro, finalizzato a dare le

prime parziali risposte ai ferrovieri posti in quiescenza negli anni compresi tra il 1981 ed il 1995, ai quali illegittimamente non è stata garantita la valenza triennale del contratto di lavoro di riferimento.

Il Segretario nazionale ha evidenziato la valenza politica del risultato pur denunciando l'esiguità delle somme stanziolate, informando che è ancora ferma al Senato della Repubblica, atto Senato 2905, l'ipotesi tecnica di regolarizza-



Agostino Padula
Segretario nazionale
Fast Pensionati

zione dei benefici economici sulle 127.586 pensioni interessate alla regolarizzazione.

Nel premettere che anche sulle Commissioni del Senato la FAST Pensionati sta operando pressioni per portare ad una rapida soluzione della problematica, Apadula ha anche denunciato che le Società del gruppo F.S. certificando l'assenza di amianto dai luoghi di lavoro degli impianti F.S., che invece era presente allo stato libero, almeno fino a tutto il 1995, stanno cercando di

negare ai ferrovieri in servizio e/o in quiescenza, che si trovano nelle condizioni previste dalla legge n. 326 del 24 novembre 2003 e dal Decreto Ministeriale 27 ottobre 2004 di sua attuazione, i benefici previdenziali previsti dalla stessa legge.

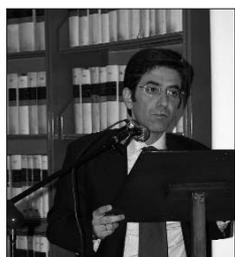
Rispetto a tale illegittimo comportamento dei vertici delle società F.S., il Segretario ha informato che si sono prese una serie di iniziative legali e non con tutte le Federazioni facenti capo alla FAST-Confsal interessate al problema.

Il Segretario ha chiuso il suo intervento auspicando un maggior raccordo tra le Organizzazioni sindacali presenti in FAST e tra esse e la Confsal.

Agostino Apadula

Sen. Gaetano Fasolino

Nonostante gli impegni parlamentari il Senatore Fasolino ha voluto comunque portarci il saluto a nome di Forza Italia.

**Francesco Borgomeo**

Come noto nei giorni del Congresso si è avuta la "precettazione" dei deputati per le votazioni in aula sulla legge elettorale. Nonostante ciò al Congresso sono intervenuti Daniela Silvestri e Francesco Borgomeo entrambi componenti dell'Esecutivo nazionale dei Popolari UDEUR che hanno portato il saluto

del Segretario Clemente Mastella e del loro partito. Il Dott. Borgomeo è il Responsabile dell'UDEUR per i problemi dell'Economia e del Welfare mentre la Prof. Silvestri cura i settori Scuola, Università e Ricerca. Borgomeo ha evidenziato l'impossibilità a partecipare dei parlamentari, per quanto sopra già detto, ed ha evidenziato l'importanza di "...partecipazione ad assise di questo tipo, al di là di appartenenze politiche diverse per costruire al meglio percorsi che portino a costruire e a realizzare progetti nel mondo del lavoro e...".

Prof. Marco Paolo Nigi

Il Segretario generale della Confederazione, nei giorni del Congresso, è stato impegnato nelle riunioni di Palazzo Chigi, per cui nel suo intervento ci ha aggiornato sull'andamento dei lavori sulla Finanziaria.

**On. Fabio Sabbatani Schiuma**

L'On. Fabio Sabbatani Schiuma, nella veste di Vice Presidente del Consiglio Comunale di Roma ha portato al Congresso i saluti "Capitolini".

Ing. Marcello Carta

L'Ing. Marcello Carta, Consigliere di Amministrazione del Gruppo FS S.p.A, ha fatto una chiara disamina dell'attuale situazione inerente il trasporto ferroviario, con le varie problematiche ad esso connesse, ed il Gruppo FS S.p.A.

**Loreno Bittarelli**

Il Presidente dell'URI (Unione dei Radiotaxi Italiana) ha illustrato le tematiche della categoria legate ad una serie di problematiche che vanno dalla patente a punti (ndr: occorre recuperare con la patente professionale) al rilascio delle licenze. Bittarelli oltre che Presidente dell'URI è anche Presidente del Radiotaxi 3570, la maggiore organizzazione d'Italia e la più grande cooperativa d'Europa.

**Ing. Giuseppe Sciarrone**

Particolarmente apprezzato è stato l'intervento dell'Amministratore Delegato di Rail Traction Company (RTC) che dopo una disamina sulle attuali problematiche del trasporto ferroviario ha anche spaziato negli altri vettori del comparto compreso il trasporto su gomma (forte concorrenza del trasporto ferroviario).

L'Ing. Sciarrone si è reso disponibile a rispondere a domande dei delegati congressuali che, ovviamente, ne hanno approfittato anche per capire meglio l'organizzazione di RTC.

Il documento finale

Il terzo Congresso nazionale FAST - Confasal tenutosi, nei giorni 11 e 12 ottobre a Palazzo del Seminario in Roma ha analizzato a fondo le problematiche dei lavoratori delle categorie del trasporto sia pubblico che privato evidenziandone le condizioni di difficoltà crescenti, conseguenti al processo di liberalizzazione senza regole in atto nei suoi vettori. In particolare i delegati FAST - Confasal hanno puntualizzato lo stato di forte sofferenza in cui versa il comparto aereo, pur con le forti flessibilità sul lavoro concesse in Alitalia al personale di terra e di volo ed in presenza delle provocazioni in materia retributiva e delle violazioni continue sulle relazioni industriali, contrattualmente previste, perpetrate dall'Amministratore Delegato Cimoli, soprattutto nei confronti di alcuni sindacati autonomi.

Il Congresso plaude alla stipulazione del primo contratto nazionale riferito agli addetti del trasporto pubblico non di linea, servizio TAXI, realizzato dal costituito sindacato di categoria FAST-Taxitalia e dalla FAST - Confasal.

Il Congresso FAST - Confasal ha altresì evidenziato la situazione di svantaggio in cui versano i nostri autotrasportatori rispetto ai loro colleghi dell'Est europeo che godono di fiscalità più favorevole e di bassi costi sul lavoro che garantiscono loro una competitività falsata dalla mancata parificazione delle regole.

L'assemblea chiede un deciso impegno della FAST - Confasal per superare l'ostracismo ed il blocco di ogni contrattazione nei riguardi di FAST autoferrotrenvieri determinato dall'associazione delle aziende di trasporto pubblico locale, denominate AS-STRA e ANAV.

L'assemblea congressuale plaude all'impegno della FAST FERROVIE e della FAST - Confasal che hanno contrastato con successo il processo di spaccettamento di Trenitalia e di dissolvenza sostanziale del gruppo FS già in atto, che avrebbe determi-

nato un abbattimento delle garanzie contrattuali dei ferrovieri.

I delegati del Congresso plaudono alle iniziative del SADA-FAST sulla modifica del D.L. n. 163 in corso di conversione che avrebbe determinato gravissime ripercussioni sul sistema viario nazionale, sulle politiche occupazionali e sulla gestione unitaria di ANAS s.p.a., per cui auspicano il continuo interessamento della Segreteria nazionale FAST-Confasal a sostegno delle ulteriori iniziative in corso al riguardo.

Il Congresso condivide la necessità di dare impulso alla contrattazione decentrata accentuando gli sforzi politico-organizzativi delle strutture FAST-Confasal regionali.

Il congresso FAST Confasal ha altresì evidenziato il bisogno di una reale svolta nei rapporti tra Sindacati di categoria e la FAST Confasal a tutti i livelli, per permettere alla Federazione di assumere un ruolo politico di maggior peso nello scenario politico sindacale dei trasporti e più complessivo, dotandola di strumenti statutari atti a permettere un maggior potere d'intervento nelle vertenze di tutela del reddito dei lavoratori in attività di servizio ed in quiescenza, nella difesa dello stato sociale, del territorio e della famiglia nella sua essenza più nobile mediante un coinvolgimento continuo della Confasal e della Cesi.

L'assemblea auspica un impegno preciso della FAST Confasal in difesa del sistema pensionistico pubblico ed una più incisiva azione nelle previsioni contrattuali a garanzia delle pari opportunità per i soggetti più deboli, ampliando la sfera d'azione e gli interventi della figura nazionale referente.

Il Congresso approva la relazione di Segreteria e per acclamazione conferma nell'incarico di Segretario generale Giovanni Martinelli plaudento positivamente il lavoro sindacale svolto nel processo organizzativo della FAST Confasal.

Roma li 12 Ottobre 2005

La nuova Segreteria generale

Nei lavori del Direttivo nazionale del giorno 12 Ottobre è stata eletta la nuova Segreteria generale.

- **Pietro Serbassi**

Segretario nazionale aggiunto

- **Marcantonio Damato**

Segretario nazionale vice

- **Dario Fossi**

Responsabile ufficio amministrativo



SANTI TURCHERIA

- **Luca Vitali**

Responsabile ufficio stampa, propaganda e informatica

- **Vincenzo Toxiri**

Responsabile organizzativo e dell'ufficio legale

- **Santi Turcheria**

Responsabile ufficio servizi



DARIO FOSSI

LE ALTRE ORGANIZZAZIONI SINDACALI

Dichiaratamente la Cgil declina l'invito

Il Congresso della nostra Federazione ha creato decisamente alcune importanti occasioni ed opportunità ed ha evidenziato comportamenti e retro pensieri che fanno riflettere. Una riflessione particolare merita il comportamento della Filt-Cgil che, per la prima volta, "chiarisce" che non parteciperà all'apertura dei lavori congressuali della FAST-ConfSal perché FAST-ConfSal (ndr: perché di fatto la FAST sta in ConfSal). Non ci interessa aprire polemiche su comportamenti, per noi, illogici che sfiorano l'arroganza, ma ricordandoci che questo è il terzo Congresso FAST-ConfSal e che nel precedente, tenutosi nel 2001 a Sassone Marino, abbiamo avuto la presenza della Filt-Cgil ci sorge il dubbio che le motivazioni reali siano altre e..... forse ancora meno "nobili" di quelle addotte.

PS: anche la Uil Trasporti è mancata all'appuntamento e non ha fatto sapere niente..... dimenticanza, impegni o....!

Comunicato Congresso

**CONFSA: AL VIA
CONGRESSO NAZIONALE
FEDERAZIONE TRASPORTI**

(Adnkronos) - Si terrà a Roma il Congresso nazionale della Fast, la Federazione autonoma dei sindacati dei trasporti, aderente alla ConfSal. Ai lavori parteciperanno esponenti del mondo dei trasporti e del lavoro, sia rappresentanti delle Aziende (Anas, Fs spa, Enav) che parlamentari e politici.

È previsto anche l'intervento del Ministro delle Politiche Agricole, Giovanni Alemanno.

La Fast/ConfSal, guidata dal Segretario generale Giovanni Martinelli, organizza e rappresenta la maggior parte dei sindacati autonomi presenti nel mondo dei trasporti: dal comparto ferroviario, a quello aereo, da quello del trasporto su gomma a quello marittimo.

Oltre ai consueti impegni di natura organizzativa, il Congresso della Fast/ConfSal, sottolinea una nota dell'organizzazione, sarà impegnato nell'esame della particolare situazione del trasporto italiano ed europeo che mostra ampie e gravi condizioni di disarticolazione e di incapacità ad affrontare la sfida del mercato nello spostamento sia delle persone che delle merci.

Secondo la Fast, "l'azione di rilancio del settore del trasporto attuata dal Governo attraverso l'avvio di grandi opere infrastrutturali potrà creare nuove opportunità solo se accompagnata da altrettante scelte politiche che promuovano una regolata interdipendenza dei vettori del trasporto nella copertura delle esigenze di capacità produttiva dei vari segmenti economico/industriali."

**ADN0571 3 ECO 0
RTD ECO NAZ
CONFSA: AL VIA
CONGRESSO NAZIONALE
FEDERAZIONE TRASPORTI (2)**

(Adnkronos) - "La necessità di creare il sistema trasporto compatibile con le risorse disponibili, anche alla luce del crescente e non preventivabile costo del trasporto richiede -sottolinea il Segretario generale Martinelli - nuove forme di defiscalizzazione e di incentivazione a favore delle imprese di trasporto che per parte loro dovranno impegnarsi nel garantire la realizzazione di un altrettanto indispensabile sistema della tutela delle risorse umane del lavoro attraverso la confluenza delle stesse imprese nei contratti collettivi generali del settore di appartenenza; così come si è iniziato a fare nel trasporto ferroviario". "Incentivare e organizzare la mobilità delle merci, favorire la mobilità delle persone con i mezzi pubblici stanno diventando scelte obbligate - afferma il Segretario generale della Fast - che devono vedere la partecipazione degli enti locali, delle imprese pubbliche e private e del Governo con funzione di regia e di vigilanza. Garantire la sicurezza del trasporto: gli avvenimenti recenti nel comparto aereo, i quotidiani tributi di vite umane sulle strade e i frequenti incidenti ferroviari sono segnali che indicano che la concorrenza senza regole e il contenimento del costo del lavoro, nel momento che vanno ad erodere la sfera "sicurezza del sistema trasporto, si trasformano in responsabilità e costi incompatibili con il progresso sociale del Paese". Anche per questo la Fast-ConfSal, "attraverso le scelte congressuali che si andranno ad assumere, chiede il rafforzamento della compartecipazione del sindacato nelle scelte economico-politiche dell'intero sistema del trasporto".

Eletti dal Congresso

Il Collegio Nazionale dei Proviviri

Componenti effettivi

- Ciro Angrisani (FAST Pensionati)
- Gaetano Guida (FAST Ferrovie)
- Roberto Violi (FAST Ferrovie)

Componenti supplenti

- Diego Ferrari (FAST Ferrovie)
- Alberto Biagetti (Unione Piloti)

Il Collegio Nazionale dei Sindaci

Componenti effettivi

- Sergio Lorenzetti (FAST Ferrovie)
- Bruno Giannoni (FAST Pensionati)
- Luciano Zitti (FAST Ferrovie)

Componenti supplenti

- Alberto Biagetti (Unione Piloti)
- Diego Ferrari (FAST Ferrovie)

Un riconoscimento a chi ha lavorato responsabilmente "senza chiedere"

Al termine dei lavori congressuali il Segretario generale, Giovanni Martinelli, ha consegnato delle targhe motivazionali a responsabili ed esponenti sindacali che si sono particolarmente distinti per il lavoro svolto nella nostra organizzazione sindacale.

La targa portava la seguente dicitura:

A (nome) (cognome)

Per il sostegno e l'aiuto disinteressato dato alla nostra organizzazione sindacale: "per aver servito e non essersi servito del sindacato"

Le targhe sono state titolate a:

1. Ciro Angrisani (FAST Pensionati)
2. Antonino Carollo (FAST Pensionati)
3. Marcantonio Damato (Licita)



4. Bruno Giannoni (FAST Pensionati)

5. Antonio Marricco (FAST Ferrovie)

6. Marco Peroli (FAST Autoferrotranvieri)



7. Roberto Violi (FAST Ferrovie)



8. Pietro Serbassi (FAST Ferrovie)



9. Lara Melchior (Avv. FAST ConfSal)



10. Luciano Zitti (FAST Ferrovie)

Una particolare targa "al merito" è stata consegnata al segretario regionale della Sicilia, Egidio Ruvio, per l'ottimo lavoro svolto e per i brillanti risultati ottenuti per la nostra Federazione.



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, Marco Damato.

Impaginazione e Grafica:
Roberto Violi

dalla prima pagina

TRASPORTO AEREO

Italia: quale politica per il Trasporto Aereo?

◆ **C**are Amiche ed Amici,

passato l'eco del Congresso nazionale mi tornano alla mente stralci del discorso d'apertura dei lavori congressuali, fatto dal Segretario generale Giovanni Martinelli.

"Da tempo abbiamo scelto il linguaggio della franchezza e, in questa assise, dobbiamo utilizzarlo sino in fondo. Siamo chiamati a questo Congresso nazionale non solo per dire dove stiamo andando ma bensì dove vogliamo andare". Questo uno dei passaggi chiave:

"Dove vogliamo andare"

Durante l'ultimo Collegio di Presidenza, massima espressione del governo di Unione Piloti, ci siamo posti anche noi questa domanda, alla luce dei gravi ed anosi problemi che affliggono il Comparto Aereo, la risposta è sempre la stessa: non v'è in Italia una politica vera, seria e lungimirante che indirizzi, sviluppi e sostenga il trasporto aereo del nostro Paese.

Troppi interessi di parte, troppe parrocchie direbbero a Roma e troppi depositari del "verbo", senza avere una specifica conoscenza della materia.

È un po' come la nazionale di calcio: 11 giocatori e 22 milioni di allenatori; con il calcio passi pure è un gioco, solo un gioco, ma per il trasporto aereo in questo settore andiamoci piano, non si gioca si deve essere seri.

Basta sfogliare la rassegna stampa italiana, di un giorno qualsiasi, se parla di trasporto aereo in Italia, ognuno esterna il suo pensiero senza avere cognizione di causa, improvvisa soluzioni o rimedi miracolanti ed indispensabili. Un esempio:

Da Assaeroporti esposto contro requisiti di sistema - ma non era stato salutato da tutti come la panacea, sia da politici che dai sindacati confederali con relativo rialzo del titolo Alitalia?

Alitalia palla al piede del sistema aeroportuale - ancora non si è capito che tutto il sistema tiene perchè c'è Alitalia, altrimenti il castello di carta, perchè di questo si tratta sarebbe caduto da un pezzo; il fragile equilibrio è, volenti o nolenti, tenuto dalla nostra Compagnia di Bandiera. Se affonda lei ci sarebbe una reazione a catena devastante per l'intero settore...

Un parlamentare afferma che **arcaiche norme antitrust hanno contribui-**

diversi);

Alisea;

Azzurra;

Air Italy (vedi Free Airways);

Free Airways (sparita con la "sorella" Air Italy in circostanze misteriose);

Goldwing Airlines (sospesa poichè usa concessioni e codici-M8-di MedAirlines senza concessione, volava da Taranto);

Med Airlines (i suoi aerei sono fermi a Trapani, perchè volò per due e più anni senza mai pagarli)

Air Besit (fallita, aveva pochi passeggeri);

Aviosarda (sospense i voli dopo un'estate);

Federico II Airways (volava da Foggia, fallita sommersa dai debiti);

Air Industria (fallita, non pagò mai i suoi dipendenti, hanno fatto anche un servizio alla televisione);

Aer Mediterranea (volava da Albenga, tutti ne ignorano l'esistenza);

National Jet Italia (franchising di British AW, volava in Sicilia, non esiste più);

Panair (licenza di volo sospesa dall'ENAC);

Ciaofly (low-cost svizzero-italiana, volava da Parma, sospese i voli nel giro di un giorno!);

BlueLine (creata ma mai attiva, doveva volare da Trapani);

Aliway Airlines (volava da Cuneo, era svedese e fu presto liquidata dalla Flying Enterprise AB, la proprietaria, che ora non vola più);

Eureca (volava da Pescara, sparita misteriosamente, forse non le rinnovarono la concessione dei suoi aerei);

Noman (Ciampino-Linate, bella rotta, ma non ce la fece);

Air Sardinia (volava all'interno della Sardegna, ma era troppo debole, in tutti i sensi, per sopravvivere);

Sifly (compagnia regionale italiana ope-



to a distruggerla - ed è stata permessa per anni una deregulation selvaggia.

Tale deregulation ha materializzato, quasi dal nulla, affaristi dell'ultima ora, improvvisati e senza scrupoli che inevitabilmente hanno contribuito ad innalzare il numero dei disoccupati.

In Italia aprire una Compagnia Aerea è quasi un passatempo, le leggi e le norme lo consentono troppo facilmente.

Questo l'elenco delle Compagnie Aeree aperte e chiuse in Italia negli ultimi anni:

Air Sicilia (non vola più dal 2000, sembra che sia resuscitata più volte con nomi

La scrivente Segreteria nazionale, a seguito della chiusura posta in essere dalla Società Alitalia S.p.A., verso la scrivente organizzazione sindacale, sulle problematiche riguardanti il Settore Linea Tecnica hubs e scali nazionali inerente:

1. La riorganizzazione della linea tecnica sul territorio nazionale a seguito introduzione del progetto "no Transit-Check";

2. la definizione del programma addestrativo del personale "DAP" per Fiumicino e per le altre realtà periferiche che si trova in corso di elaborazione nel quadro del progetto di riorganizzazione della linea tecnica;

3. la rivalutazione delle figure professionali;

4. la situazione reale del numero degli esuberanti quantificati dall'Azienda per la categoria, riesaminata alla luce delle realtà, non compatibili con le suddette indicazioni aziendali, concernenti le richieste di lavoro straordinario da parte Alitalia nonché il cumulo di ferie arretrate che grava su ciascun dipendente e non si prospetta smaltire in tempi ragionevoli e idonei allo scopo;

5. gli spostamenti di personale in altre realtà produttive della manutenzione;

6. la valorizzazione delle risorse uma-

COMPARTO AEREO

Proclamazione di sciopero

Comunicato Fast

Si è svolto in data 27 ottobre 2005 l'incontro, presso il Ministero del Lavoro per la procedura di conciliazione, tra la Compagnia Alitalia ed il Comparto Aereo della Fast rappresentato da "Unione Personale Tecnico di Linea (U.P.T.L.)."

L'incontro ha dato esito negativo a causa della manifesta non volontà dell'Azienda Alitalia a guardare oltre i propri parametri.

Visto il perdurare della situazione la Fast Comparto Aereo e U.P.T.L., federate con la Fast-Confisal preannunciano **"Azione di sciopero"** della loro rappresentanza.

L'Unione Personale Tecnico di Linea comunicherà quanto prima la data e le modalità di tale azione.

Segretario generale
FAST-Confisal
Sig. Giovanni Martinelli

Roma 27 Ottobre 2005

ne in virtù di assistenze tecniche di linea cono terzi.

Considerato, di aver esperito nel rispetto della L. 146/90 come modificata

dalla L. 83/2000 e di quanto stabilito dalla parte IV della Regolamentazione Provvisoria sul trasporto aereo del 19/07/2001 G.U. 10 agosto 2001, serie

FERROVIE

Pendolini
nuovi
di ... zecche?

Vi ricordate questo titolo? È apparso sul nostro giornale "La Voce dei Trasporti" a seguito dell'indagine fatta dal Responsabile provinciale Confisal di Roma, Diego Ferrari.

Non si sa come, non si sa perchè, ma sta di fatto che dopo l'indagine e l'esposto fatto da Diego, Trenitalia ha ritirato ben 508 carrozze dal servizio effettivo ai treni.

Trenitalia, in una nota apparsa anche su ("Corriere della Sera" - domenica 9 Ottobre c.a.) ha chiesto scusa sin d'ora alla clientela "per l'eventuale riduzione del numero di posti disponibili, certa di avere la comprensione della clientela". Per risolvere il problema delle cimici Trenitalia annuncia di aumentare la vigilanza sui treni.

Trenitalia dichiara che "è stata raddoppiata la vigilanza in 25 siti con l'impiego di 160 agenti di vigilanza. Sta inoltre dando buoni risultati la vigilanza a bordo di oltre 100 treni per creare le condizioni per un viaggio sicuro e con standard di decoro elevati".

Non si sa come, non si sa perchè, ma ci viene tanta voglia di ringraziare l'amico Diego Ferrari per il brillante lavoro svolto.

generale n.187, le procedure di raffordamento e conciliazione amministrativa di cui al verbale del 27.10.2005 (Divisione VII - Controversie di lavoro nel settore agricolo e dei servizi, tutela dei diritti sindacali, sciopero nei servizi pubblici essenziali),

proclama

Lo sciopero nazionale di 4 ore del personale dipendente della Società Alitalia, con le seguenti modalità di attuazione: personale tutto categoria Tecnici di Linea dalle ore 10,00 alle ore 14,00 del giorno 7 novembre 2005

visto

il calendario riepilogativo degli scioperi appositamente richiesto all'Osservatorio sui conflitti sindacali nel settore dei trasporti, l'azione di sciopero sarà attuata nel rispetto della normativa attualmente vigente, garantendo le prestazioni minime indispensabili ivi previste.

La scrivente, ai sensi dell'art. 2, comma 6, L. 146/90, dichiara sin d'ora la propria disponibilità a collaborare con la Società Alitalia, allo scopo di fornire all'utenza completa informazione.

La Segreteria nazionale

HEAD OFFICE

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

E-mail
bonansa.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
bonansa.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



CARS

TRAIN INTERIORS

TRAINS

AIRCRAFT INTERIORS

BOATS

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