

Terza età

Brunetta insiste: «Cresce il potere d'acquisto»

Secondo il ministro della Pubblica amministrazione Renato Brunetta, oggi, rispetto a 15 mesi fa, il potere d'acquisto dei dipendenti e dei pensionati «è aumentato di circa il 2%». Nel suo intervento al convegno «Terza economia: sempre più valore alla terza età», Brunetta ha detto che «al netto dei lavoratori in cig, 500-600mila e che hanno più o meno mantenuto (!) il loro potere d'acquisto, gli altri 15-16 milioni di dipendenti lo hanno visto incrementare, perché le loro dinamiche salariali sono cresciute, a fronte di un'inflazione che è stata dell'1%». Il ministro ha aggiunto di essere «l'unico a dire queste cose» in Italia. In effetti...

Fiom-Cgil. «A noi non è venuto in mente di andare a Bologna a manifestare», attacca Giuseppe Farina, segretario generale della Fim-Cisl. «La ritengo una scelta sbagliata, di poca responsabilità e di poco rispetto nei confronti delle altre organizzazioni, che hanno diritto a lavorare liberamente».

Sulla stessa linea d'onda il segretario nazionale della Uilm, Eros Panicali: «È dall'inizio delle trattative per il contratto - dice - che la Fiom identifica in noi la controparte e non in Federmeccanica. Invece di fare un contratto migliore se la prendono con chi l'ha fatto al posto loro». Poi sulla fine del patto di solidarietà, aggiunge:

Panicali (Uilm-Uil)

Non se la prendano con chi ha fatto il contratto al posto loro

«Non c'è nessun problema. È una scelta sbagliata perché si tratta di un punto di equilibrio nelle regole per le Rsu ma da anni chiediamo di rivedere gli accordi». Mentre per Farina «era una cosa messa in conto. Certo, mettere in discussione il soggetto unitario nelle aziende danneggerà inevitabilmente tutto il sindacato metalmeccanico». E, sul referendum chiesto dalla Fiom, il leader della Fim dice: «Non abbiamo nessuna obiezione di principio. Ma è un problema di regole. Siamo disponibili a sederci attorno a un tavolo per definirle. Ma sul contratto non si torna indietro». ♦



Quell'ultima corsa tra Civitavecchia e l'azienda sarda Keller

Nel giugno 2008 le Fs decidono di sopprimere la tratta. Il Pd ha sollevato il caso in Parlamento, ma non ha avuto risposte. A rischio uno degli ultimi siti industriali della Sardegna

La storia

DAVIDE MAEDDU
CAGLIARI
davidemadeddu@tiscali.it

La speranza è che il traghetto Golfo Aranci Civitavecchia parta e non si fermi. Perché a quel traghetto che ogni 45 giorni collega la Sardegna alla penisola è legato il futuro dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato e dei lavoratori della Keller, l'azienda di Villacidro (nella provincia del Medio Campidano) che produce carrozze di treno e ne tratta la manutenzione. Uno degli ultimi avamposti industriali della Sardegna che dal 30 giugno rischia di chiudere, e che fa vivere i suoi lavoratori in uno stato di perenne tensione. «Il 30 giugno 2008 le Fs hanno deciso di sopprimere la corsa che collega Golfo Aranci a Civitavecchia creando un serio problema per la Keller e i suoi lavoratori - spiega Amalia Schirru, parlamentare sarda del Pd, autrice di 4 iniziative parlamentari - perché tutto ciò che si lavora nello stabilimento Keller viaggia su binario e poi arriva a Civitavecchia passando per Golfo Aranci».

Un problema che la parlamentare inizia a sollevare il 6 marzo 2008 con la prima lettera, accorata, inviata al ministro Alessandro Bianchi. «Tutto sembra cadere nel vuoto - racconta - ci sono le elezioni e quando si insedia il nuovo governo il problema si ripresenta perché le Ferrovie non accantonano il progetto di soppressione della rotta». In Sardegna parte la mobilitazione per evitare quello che

ALFA, TRASFERIMENTO COATTO

«Fiat sempre più arrogante: non discute su Arese». La Fiom ha deciso per martedì un'assemblea davanti all'Alfa di Arese. È previsto il trasferimento da Milano a Torino di 232 lavoratori.

sembra uno scenario già annunciato e raccontato pure dal cortometraggio «L'ultima corsa» del regista Enrico Pitzianti.

Il 28 maggio 2008 i parlamentari sardi del Pd presentano un'interrogazione al ministro dei Trasporti. Partendo dal fatto che la soppressione della corsa «creerebbe gravi conseguenze non solo alla Keller ma anche agli

altri settori produttivi dell'isola», chiedono al governo «come intende affrontare l'emergenza». Parte la mobilitazione ma il problema non viene risolto. Il 9 giugno un'altra interrogazione. «Il 25 maggio 2009 è stata comunicata, alla Keller Elettromeccanica la decisione di Trenitalia di sopprimere la corsa del 27-28 maggio 2009 della nave traghetto Garibaldi nella tratta Civitavecchia-Golfo Aranci - scrive Amalia Schirru nell'interrogazione - quanto sopra ha impedito l'uscita di carrozze revisionate dalla Keller già collaudate e pronte per l'uscita e attese con urgenza dalla Divisione Passeggeri e Regionale di Trenitalia. La soppressione della tratta ha interrotto l'arrivo in Keller di ul-

Occupazione

Coinvolti, tra indotto e dipendenti diretti oltre 500 lavoratori

Carrozze e treni

La società produce convogli e ne fa la manutenzione

teriori rotabili da revisionare (erano pronte a Civitavecchia 5 carrozze), pregiudicando l'attività dell'azienda, con conseguenze gravi anche dal punto di vista occupazionale».

IL CASO ROTTAMAZIONE

Non è tutto per una vicenda che riguarda, tra indotto e dipendenti diretti oltre 500 lavoratori. Ricordando l'ultima interrogazione, presentata da tutti i deputati sardi del Pd, Amalia Schirru che è la prima firmataria aggiunge: «La decisione di spostare la corsa è stata assunta in modo autonomo, senza informare le istituzioni e in particolare il ministero dei Trasporti, e questo ha comportato, per aziende come la Keller, rilevanti disguidi per il ritardo nella consegna della merce, cui è conseguito il pagamento di penali».

Nella vicenda c'è poi quello che la deputata definisce «il caso rottamazione». «Circola la notizia di un bando di gara per la rottamazione della nave Garibaldi, che risulta revisionata non più di due anni fa, con una spesa ingente di denaro pubblico - conclude - Si confermerebbe la volontà di eliminare il servizio di trasporto, senza alcuna assicurazione per la mobilità delle merci dalla Sardegna al continente». Con il risultato che, come spiegano anche i sindacati, «a pagarne le spese sarebbero soprattutto i lavoratori». ♦