

Turri (Filca):
“Potenziare
l’Ecobonus
significa mettere
in sicurezza
migliaia di edifici”

“ Le dichiarazioni di Pier Paolo Baretta vanno esattamente nella direzione da noi indicata: potenziare l’ecobonus e allargarne l’applicazione a condomini e ad interventi antisismici consentirebbe la messa in sicurezza di migliaia di edifici e darebbe una boccata d’ossigeno all’edilizia, che ha perso 800mila addetti dall’inizio della crisi. Siamo anche d’accordo sulla riduzione della tempistica del recupero del credito: è impensabile che si debbano aspettare 10 anni, è un vero disincentivo”. Lo ha dichiara-

to il segretario generale della Filca-Cisl nazionale, Franco Turri, commentando l’intervista al sottosegretario all’Economia pubblicata dal Corriere della Sera di ieri. “Le misure annunciate sono importanti, ma vorremmo che si osasse ancora di più: la nostra proposta è di portare la detrazione almeno all’80%, dal 65% attuale. Inoltre apprezziamo il sostegno alle famiglie meno abbienti, quelle cioè che non avrebbero la possibilità di recuperare il credito. Per loro proponiamo che paghino solo il 35% della

somma per gli interventi, magari spalmato in più anni, mentre il restante 65% verrebbe erogato alle imprese direttamente dallo Stato, magari con la ‘copertura’ della Cassa Depositi e Prestiti. La sfida - ha concluso Turri - è quella di aprire migliaia di cantieri di messa in sicurezza del territorio e riqualificazione del patrimonio edilizio in tutta Italia, con obiettivi energetici e di sicurezza statica e sismica, una sfida che oggi siamo in grado di vincere”.

Sa. Ma.

Intervista ad Antonio Piras, segretario generale Fit, sulla situazione del settore e sugli appuntamenti che vedono il sindacato protagonista

Il sistema trasporti cresce, in aumento i diritti ai lavoratori

I trasporti costituiscono la cerniera del mondo produttivo, l’intreccio delle reti di comunicazione che favorisce la connessione materiale di persone e merci. La modernizzazione del sistema integrato della mobilità è ancora incompiuta in Italia, ciò determina, purtroppo assai spesso, inefficienze, ritardi, scarsa competitività, elementi che si ripercuotono inevitabilmente sul lavoro, talvolta alimentando vertenze che producono negative ricadute sui cittadini, come sull’intero ciclo produttivo industriale o sul commercio, nonché sulla crescita economica del Paese.

E’ un mercato che crea un valore aggiunto annuale stimato dall’Authority dei trasporti in 45 miliardi di euro, rappresenta solo dal punto di vista economico almeno il 3% del Pil italiano, ma soprattutto è l’architetture indispensabile, insieme alle altre reti infrastrutturali materiali e immateriali dell’energia e delle telecomunicazioni, per il funzionamento dell’intero sistema socio economico nazionale.

Abbiamo chiesto ad Antonio Piras, che guida la Fit dal giugno scorso, dopo l’elezione di Giovanni Luciano alla segreteria confederale della Cisl, quale sia la situazione attuale del settore, gli appuntamenti più importanti che ci vedono protagonisti, quali politiche sindacali si intendano realizzare nel breve e medio periodo.

Siete stati costantemente impegnati in rinnovi contrattuali o in vertenze che producono sensibili ricadute sul lavoro e sul corretto funzionamento dei servizi. Può ricordarci quelle che lei ritiene più interessanti da quando ha assunto la guida della Fit, dopo un percorso di anni e di responsabilità soprattutto nell’ambito del trasporto pubblico locale?

Sono particolarmente soddisfatto delle intese raggiunte in Enav, la società che gestisce il traffico aereo e rappresenta uno dei fiori all’occhiello del settore, con professionalità di primordine in ambito interna-

zionale, sistemi all’avanguardia, un programma ambizioso di investimenti. La recente collocazione in Borsa ha riscosso, non a caso, un grande interesse per gli azionisti, garantito al ministero del Tesoro un dividendo maggiore di quello auspicato. Una stagione che ha mobilitato i lavoratori insieme al sindacato come protagonisti di una nuova strategia di sviluppo improntata ad una significativa partecipazione, resa concreta dal nuovo contratto. Altro accordo per il quale siamo alacremenente impegnati proprio in questi giorni è quello delle Ferrovie dello Stato. Un contratto che potrebbe rappresentare uno spartiacque significativo nel contesto di un piano di impresa dell’azienda atteso da molto tempo, che dovrebbe ridisegnare gli scenari della mobilità integrata con un raccordo strategico ferro gomma sin qui inesistente ma incisivamente proposto da tempo da Fit e Cisl.

Il trasporto locale è il grande malato. Il nostro sindacato propone da tempo soluzioni innovative, di pari passo con una assunzione di responsabilità che coinvolge in modo diretto i lavoratori, per mettere ordine al sistema, realizzare una reale prospettiva di crescita e modernizzazione. Risposte poche, dicono viaggiatori e cittadini, polemiche molte con al centro i lavoratori, il caso Atac su tutti. Come stanno realmente le cose?

La gravissima crisi che attanaglia la più grande azienda di trasporto pubblico locale l’Atac di Roma rappresenta l’epifenomeno, il vero paradigma della accentuata fragilità di un settore cruciale per ogni attività socio economica, come quello della mobilità locale. Una gestione inefficiente, opaca, priva di pianificazione, senza investimenti arriva inevitabilmente al collasso. Il parco mezzi più obsoleto d’Europa con circa 11 anni di vita media, poco più di mille autobus circolanti sui 2500 in dotazione sulla carta. Officine prive di pezzi di ricambio, an-

che quelli più banali perché i fornitori non sono pagati. I tram che dovrebbero essere la novità della mobilità cittadina hanno 16 anni di vita i più recenti, altri almeno 50 anni di esercizio alle spalle. Treni della metropolitana scarsi, obsoleti, senza una corretta pianificazione delle manutenzioni. Quale soluzione adottano o adombrano i vertici in questa situazione: quella di scaricare le responsabilità sui lavoratori, costretti da anni a subire le conseguenze di scelte scellerate o di ottuse indisponibilità. Il sindacato la Fit e la Cisl hanno dovuto subire attacchi e polemiche più false che pretestuose. Abbiamo imposto all’azienda di riconoscere la correttezza di tutti i nostri comportamenti nel pieno rispetto degli accordi contrattuali, altri forse ne hanno approfittato, probabilmente strizzando l’occhio a quanti in Atac perseguivano un disegno che non rispondeva alle necessità dei cittadini, alla richiesta di mobilità della Città, né alle sacrosante aspettative dei lavoratori.

Esistono per la verità in Italia anche esempi indiscutibilmente positivi di gestione del trasporto locale, prevalentemente al nord, come ad esempio in Trentino e in Alto Adige, ma anche in alcuni casi al Sud, Cagliari tra questi che conosco molto bene. Ciò testimonia che aziende pubbliche o private se ben gestite possono essere moderne efficienti e competitive nei costi. E’ del tutto evidente che la committenza pubblica, le regioni in primis cui sono destinati i fondi per il Tpl debbono esercitare corrette linee guida. La Fit è infaticabilmente impegnata a governare la transizione del settore verso lo sviluppo per mantenere o accrescere i livelli occupazionali in un contesto di offerta di servizi sempre maggiore, favorendo la creazione di un circolo virtuoso tra costi dei cittadini, contributi pubblici, massima efficienza delle aziende. Non siamo contrari pregiudizialmente alle gare per l’affidamento dei servizi di mobilità, né in casi specifici ad una

oculata privatizzazione, purché siano riconosciuti e tutelate professionalità, diritti, anzianità di servizio e tutto quanto previsto dai contratti sia nazionali, sia di secondo livello. Occorre superare la frammentazione del settore che mina modernizzazione e competitività, basti pensare che oggi nel Tpl operano circa mille imprese, oltre 200 delle quali pubbliche. La concorrenza va esercitata sui modelli di gestione, in nessun caso a spese dei lavoratori, della sicurezza, delle garanzie sociali. Lanceremo a breve una campagna di sensibilizzazione a favore del trasporto pubblico locale, per unire ancor più cittadini e lavoratori verso l’obiettivo comune di un servizio di grande qualità.

Alitalia e trasporto aereo continuano ad essere una preoccupazione costante per il sindacato come mai?

Questo settore assume un’importanza via via maggiore per i traffici nazionali e internazionali. Ciò determina livelli di concorrenza tra compagnie aeree e sistemi aeroportuali in costante adeguamento. L’Italia, inoltre, risente di un grave ritardo strategico, è avviata faticosamente verso un cammino di risanamento come quello che interessa l’Alitalia per il quale il sindacato ha offerto un contributo decisivo in ogni termine, evitando ripetutamente il fallimento della compagnia e la perdita di migliaia di posti di lavoro. Questo ha comportato inevitabilmente oneri e sacrifici pesanti, grazie ai quali è stato assicurato un futuro a migliaia di lavoratori, nonché servizi sempre più efficienti alla clientela. Il recupero di competitività non è concluso, ciò determina nel management un certo nervosismo che finisce per proiettarsi sui lavoratori, quando nell’ansia di contenere i costi si pretende sempre di più senza riconoscere a pieno le esigenze del personale. Siamo tuttavia fiduciosi che gli accordi ai quali stiamo lavorando risolvano i problemi. Siamo i primi a scommettere sul successo della compagnia. E’ il solo

modo per garantire un lavoro stabile a migliaia di persone e al nostro Paese un posto, anche non di primissimo piano, nel panorama mondiale del trasporto aereo. Dovrebbero ricordarsene quelle frange abituate ad alimentare il conflitto, per un ipotetico tornaconto immediato ma dalle imprevedibili conseguenze future. La Fit ha raggiunto negli ultimi mesi (basta ricordare l’accordo Meridiana del 27 giugno, un eccellente lavoro di squadra), importanti accordi per la stabilizzazione dell’intero trasporto aereo. Ci auguriamo di poter fare ancora meglio con la disponibilità di tutti gli altri soggetti del settore pubblici e privati, ad ognuno la sua parte, solo così si generano positive ricadute per il Paese intero.

Vuole ricordare altre intese che sono state sottoscritte dalla Federazione da quando è stato chiamato ad assumere la responsabilità?

Vorrei illustrare nel dettaglio ognuno di questi accordi che ritengo, insieme alla segreteria nazionale e a tutti i dirigenti della Fit, decisivi per le nostre politiche sindacali, in una sinergia di obiettivi. Capisco che ragioni di spazio lo impediscano in questa sede. Ciò mi obbliga ad una sintetica citazione, conto tuttavia di poter richiamare questi temi con l’approfondimento che meritano. Importanti intese sono state raggiunte a luglio con Utilitalia per le aziende pubbliche di igiene ambientale, mentre con la controparte privata Fise si sono declinate linee guida per il contratto nazionale. Il 26 luglio è stato, inoltre, firmato il contratto per l’autonoleggio e il 29 dello stesso mese quello di grande importanza per gli obiettivi di medio termine delle Autostrade. La Fit conferma così la grande tradizione della Cisl: quella di raggiungere accordi, gestire i negoziati, trovare le migliori intese possibili. E’ questa la linea di osmosi e continuità che dirigenti e quadri dell’organizzazione perseguono con il massimo dell’energia ed una coesione che per noi resta un valore ineludibile.

Ubaldo Pacella