



Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale
Viale Liguria, 49 - 20143 Milano - Tel/Fax: 02-8392117
-0299982727 slaicobasaeroportuali@email.it
www.slaicobasmilano.org – www.slaicobas.it
www.mogulus.com/slaicobastv www.youtube.com/slaicobas

News Slai Cobas

Sommario:

- 1) **Per Miccichè il progetto della nuova Cai è credibile e saldo**
- 2) **Cuffaro: "Ad Agrigento l'aeroporto serve, l'Enac ci ripensi"**
- 3) **L'aeroporto di Copenhagen dedica una struttura alle low cost**
- 4) **Il Nicaragua investe 80 milioni di dollari negli aeroporti**
- 5) **ALITALIA: LUFTHANSA, PER NOI IL MERCATO RESTA INTERESSANTE**
- 6) **AEREI: DA OTTOBRE VOLI JAT TRA BELGRADO E MILANO**
- 7) **TRASPORTI: ITALIA, 1000 MICRO-SCALI**
- 8) **Tfr ai fondi, tutela indiretta**
- 9) **Viva Malpensa Viva: "Siamo al fianco di Bonomi"**
- 10) **Una nuova denuncia - Aviapartner a Malpensa**

News Slai Cobas

- 1) **L'UNIONE FA LA FORZA**
- 2) **PUBBLICO IMPIEGO : QUELLO CHE IL DOTT. BRUNETTA NON DICE !**
- 3) **SEA: Sciopero 17 ottobre 2008**

Approfondimenti:

- 1) **Per Miccichè il progetto della nuova Cai è credibile e saldo**

"La tenuta dei 16 soci è granitica". Il responsabile della divisione corporate di IntesaSanpaolo, Gaetano Miccichè, non ha dubbi sulla volontà degli azionisti Cai di rimanere ben saldi nell'operazione. "Tutti - spiega a margine di un ricevimento presso l'ambasciata italiana Washington organizzata dalla banca - sono rimasti così interessati e affascinanti dal piano industriale che l'hanno seguito anche quando era più difficile e sono convinti di continuare a seguirlo. Inoltre, il prezzo del petrolio che scende è un ulteriore elemento positivo". Secondo Miccichè, induce all'ottimismo anche "il reiterato interesse dei potenziali partner internazionali. Il fatto che Lufthansa, Air France e British abbiano manifestato la volontà di andare avanti nell'operazione - ha aggiunto il top manager - conferma la stabilità del piano e la credibilità del progetto nel suo complesso". Infine, Miccichè sottolinea che "il rinvio dell'assemblea di Cai è un atto solo formale. Ottenuta l'autorizzazione comunitaria - conclude - la società partirà con uno dei partner che sceglieremo esclusivamente su base industriale"

Ttg.it 13.10.08

- 2) **Cuffaro: "Ad Agrigento l'aeroporto serve, l'Enac ci ripensi"**

"Io l'aeroporto l'ho finanziato. Adesso l'Enac, con molto ritardo, ci fa sapere che il luogo non è adatto. Io dico che questa scelta si deve rivedere, in quanto altri tecnici, contrariamente all'ultimo parere, affermano che il luogo sia adatto per la costruzione". Lo ha detto il senatore dell'Udc Totò Cuffaro, intervenendo al congresso cittadino della Vela al Dioscuri Bay Palace di San Leone, ad Agrigento. "Io non voglio discutere della situazione tecnica - ha aggiunto - ma questa è una provincia che ha triplicato l'offerta turistica che continua a crescere, ed è necessario che si dia la possibilità di arrivare ad Agrigento con più facilità. Sull'utilità o meno dell'aeroporto, sicuramente, non c'è da discutere"

Ttg.it 13.10.08

3) L'aeroporto di Copenhagen dedica una struttura alle low cost

L'aeroporto internazionale di Copenhagen ha annunciato la costruzione di un nuovo edificio destinato soprattutto alle compagnie aeree a basso costo, che sarà aperto nell'estate del 2010.

La nuova struttura comporterà un investimento di 26,8 milioni di euro, per una capacità iniziale di accoglienza che si stima in 6 milioni di passeggeri l'anno.

I vettori che la utilizzeranno dovranno registrare i loro passeggeri solo via internet, gli aerei dovranno effettuare rotazioni in 30 minuti, nel quadro di voli point to point. **Guidaviaggi.it 13.10.08**

4) Il Nicaragua investe 80 milioni di dollari negli aeroporti

Il Nicaragua vuole il volo diretto dall'Italia e annuncia investimenti nel sistema aeroportuale del Paese. "Stiamo investendo 80 milioni di dollari per rinnovare gli aeroporti di Sandino (Managua) e Blufields (sulle isole) - spiega il ministro del Turismo, Mario Salinas -. Stiamo costruendone di nuovi nell'interno del Paese, a Rio San Juan e San Carlos, a San Juan del Sur, che saranno terminati a metà del 2010". A Managua, la capitale, intanto sorge un nuovo Holiday Inn, l'Intercontinental si sta ampliando e arriveranno i brand Windham e Radisson, mentre Hilton è alla ricerca degli spazi per costruire ex novo. Sui prossimi numeri di Guida Viaggi gli approfondimenti dei piani di sviluppo turistico in Nicaragua nella rubrica "Mercati esteri". **Guidaviaggi.it 13.10.08**

5) ALITALIA: LUFTHANSA, PER NOI IL MERCATO RESTA INTERESSANTE

"Seguiamo con attenzione lo sviluppo degli avvenimenti, il mercato resta per noi interessante e importante" ha detto all'Ansa la portavoce della Lufthansa, Claudia Lange. "Non abbiamo però al momento nessun commento sugli sviluppi più recenti", neanche sulla proroga al 31 ottobre della scadenza dell'offerta definitiva della cordata di imprenditori italiani per gli asset operativi di Alitalia, ha detto Lange. **Airnews.it 13.10.08**

6) AEREI: DA OTTOBRE VOLI JAT TRA BELGRADO E MILANO

Dal prossimo 26 ottobre la compagnia aerea serba Jat Airways introdurrà nel suo operativo una nuova linea sulla tratta Belgrado-Milano. Il traffico, secondo quanto riferisce l'Ice di Belgrado, si svolgerà - utilizzando Atr-72 - con tre voli alla settimana: il martedì, il venerdì e la domenica. Il volo da Belgrado è previsto alle 13:10, mentre il ritorno da Milano sarà alle 16:25. I prezzi dei voli (andata e ritorno) saranno compresi tra i 99 ed i 259 euro. **Airnews.it 13.10.08**

7) TRASPORTI: ITALIA, 1000 MICRO-SCALI

Tanti campanili, tanti aeroporti. Ogni cittadina vuole il proprio, per il turismo o per comodità. Se appena fosse possibile, in Italia sarebbe questa l'assurda tendenza. Estremizzazione fantasiosa di un fenomeno che però nella realtà non è molto diverso, in uno Stivale disseminato da tanti medi e piccoli aeroporti, a poca distanza l'uno dall'altro (anche solo una cinquantina di km), e povero invece di preziose infrastrutture di collegamento tra i più importanti aeroporti già attivi. Dopo l'ultimo caso eclatante dell'aeroporto «Costa d'Amalfi» di Salerno (a Pontecagnano), appena inaugurato, che ha

generato un fiume di polemiche per i disagi e i disservizi che lo hanno caratterizzato fin dal principio (cancellazione di voli, ritardi, mancanza di un bus dedicato esclusivamente allo scalo, etc), si parla ora dell'ampliamento di quello di Siena e con non poche polemiche. Ampugnano infatti, l'aeroporto di Siena, attualmente un micro-scalo per piccoli aerei, secondo i piani potrebbe diventare un vero e proprio aeroporto commerciale per aerei di linea. Inutile dire che la mobilitazione popolare è stata massiccia nell'ultimo anno. Motivo? Lo spettro della cementificazione e dell'inquinamento non solo dell'aria ma anche acustico, ai danni di ampie aree verdi, e dunque più in generale della natura incantevole della zona e dell'ambiente. Di recente sono stati stanziati i fondi anche per i lavori di ampliamento e adeguamento dell'aeroporto di Perugia, che così entro il 2010 punta a diventare punto di riferimento dei charter per tutta la zona turistica umbra. E questi sono solo alcuni casi più eclatanti e freschi di "campanilismo aeroportuale", che secondo molti osservatori non fa certo bene al sistema aereo italiano pensato più in larga scala. **Airnews.it 13.10.08**

8) Tfr ai fondi, tutela indiretta

Cresce l'apprensione sulle sorti del Tfr quando si è «puntato» sui fondi pensione. La crisi finanziaria mondiale rischia infatti di minare ragionamenti e speranze di quanti – poco più di un anno fa hanno deciso di trasferire il trattamento di fine rapporto maturando, mettendo così nelle mani dei gestori la sognata «liquidazione» o la rendita che accompagnerà la fine del rapporto di lavoro. E in effetti per la previdenza complementare non esiste un fondo di tutela come quello previsto per i depositi bancari (si veda il servizio a destra) che in caso di default «paghi» direttamente il lavoratore al posto del fondo pensione. A ridare un po' di serenità, però, a chi ha fatto rotta sulla previdenza complementare soccorrono alcuni solidi paracadute di sistema. Il primo di ordine economico finanziario è la considerazione che questa particolare forma di investimento è di durata medio-lunga e che, di conseguenza, non risente di particolari fasi cicliche di recessione economica. Il secondo è costituito dal quadro normativo dei fondi pensione che conta un complesso sistema di rigide regole e un articolato meccanismo di controllo creati per garantire agli iscritti almeno il recupero dei contributi versati. Questo anche in una situazione di estrema volatilità del mercato finanziario come quella odierna. Vediamo, allora, quali regole garantiscono una futura adeguata prestazione. La specifica valutazione va realizzata in riferimento: all'interessato, agli investimenti del fondo e al sistema nel suo insieme.

Le linee di investimento. Tutti i fondi pensione consentono all'iscritto di scegliere forme di investimento che garantiscono un minimo di rendimento. In particolare, nei fondi multicomparto accanto a linee di investimento più aggressive trova spazio una linea di tutela che dovrebbe portare a una prestazione almeno pari a quella che l'interessato avrebbe ottenuto dall'erogazione del Tfr. Questo rendimento è garantito per legge per tutti coloro che trasferiscono il Tfr al fondo pensione in modo "silente", cioè senza uno specifico consenso, ma per effetto degli automatismi previsti dal Dlgs 252/2005. L'articolo 8, comma 9, del Dlgs 252/2005, dispone infatti che «gli statuti e i regolamenti delle forme pensionistiche complementari prevedono, in caso di conferimento tacito del Tfr, l'investimento di queste somme nella linea a contenuto più prudenziale tale da garantire la restituzione del capitale e rendimenti comparabili, nei limiti previsti dalla normativa statale e comunitaria, al tasso di rivalutazione del Tfr». I limiti del fondo. Un altro ombrello per il raggiungimento nel lungo periodo di un'adeguata remunerazione è costituito dalle regole che impongono ai fondi specifiche limitazioni di investimento delle risorse. In particolare, il Dm 703/96 che dovrebbe essere aggiornato alla luce delle novità della riforma varata con Dlgs 28/2007 prevede espressamente dei principi per la diversificazione degli investimenti e per la limitazione di accesso per i fondi a investimenti a rischio, privilegiando investimenti prudenziali. Il fondo, inoltre, può investire solo attraverso convenzioni stipulate con gestori finanziari specializzati e autorizzati, quali banche, società di intermediazione mobiliare, compagnie di assicurazione e società di gestione del risparmio. La scelta del gestore avviene attraverso una procedura che prevede la supervisione della Covip, la quale è chiamata a garantire la trasparenza del procedimento, la coerenza tra obiettivi e modalità gestionale e i criteri di scelta del gestore. Tutele generali. Sotto il profilo delle tutele di sistema, la sicurezza per il lavoratore è affidata a diversi

elementi:

- 1) al contributo di solidarietà che le imprese devono versare ai sensi dell'articolo 9 bis del Dl 103/91;
- 2) ai requisiti che lo stesso decreto legge richiede per la costituzione e la gestione dei fondi pensione;
- 3) all'attività di controllo che svolgerà la Commissione di vigilanza dei fondi pensione (Covip).

Garanzie ulteriori. Lo stesso articolo 16 del Dlgs 252/2005 richiamando il Dlgs 80/92 – prevede la possibilità che il fondo alimentato dal contributo di solidarietà sia utilizzato per soddisfare le prestazioni pensionistiche dei lavoratori nel caso in cui il datore di lavoro non provveda a versare alla forma previdenziale prescelta le somme dovute in relazione a ogni dipendente. Infine, il Testo unico della previdenza complementare assegna alla Covip specifici poteri di autorizzazione, di controllo e di revoca in relazione ai fondi pensione. Poteri che condizionano notevolmente la nascita, il funzionamento e la gestione dei singoli fondi. **Il Sole 24 ore.it 13.10.08**

9) VivaMalpensaViva: "Siamo al fianco di Bonomi"

Da quando Alitalia ha lasciato Malpensa le strategie messe in campo da SEA si sono rivelate vincenti. Il TERMINAL 2 sotto la spunta di EasyJet lavora a pieno ritmo. Decine di nuovi voli con nuove compagnie hanno rivitalizzato il TERMINAL 1. Decine di nuove compagnie attendono lo sblocco degli accordi bilaterali per aprire nuove rotte. L'accordo con Lufthansa fa di MALPENSA un vero hub. La nascita di CAI sulle ceneri di Alitalia, una piccola compagnia di "imprenditori italiani" (che rimarrà italiana solo per poco tempo!) potrebbe costituire un serio pericolo per il nostro aeroporto. E' il momento di alzare la voce per dire:

- 1) Giù le mani dal TERMINAL 2.
 - 2) La strategia di SEA con EasyJet è vincente e non si tocca.
 - 3) L'accordo con Luftansa è il futuro del nostro aeroporto e non si torna indietro.
- CAI pretende di decidere la sorte di Malpensa e Linate e utilizza la politica come strumento di pressione o peggio ancora di decisione.

NO: basta con i monopoli

SI: al libero mercato!

Sia il mercato a decidere per Malpensa o Fiumicino.

VIVA MALPENSA VIVA è al fianco del Presidente Bonomi.

Riteniamo sin d'ora responsabile CAI nel caso in cui dovessero saltare o venire meno gli accordi presi dal territorio con Lufthansa e preannunciamo sin d'ora azioni legali per tutti i danni che deriveranno al nostro aeroporto, a qualsiasi titolo o sotto qualsiasi profilo.

Attenzione quindi: VIVA MALPENSA VIVA è pronta a scendere in piazza organizzando una MANIFESTAZIONE PUBBLICA A MXP a difesa dell'aeroporto, del territorio, dei lavoratori e della nostra economia.

Che il governo metta una volta per tutti gli accordi bilaterali sul mercato e che la politica si astenga dal privilegiare la nascente CAI.

Il presidente Gian Battista Gallazzi e il direttivo di VivaMalpensaViva **Varesenews.it 13.10.08**

10) Una nuova denuncia - Aviapartner a Malpensa

Una nuova denuncia - aviapartner a malpensa 2000 UN ADDETTO AI LAVORI 12/10/2008 Sono uno dei lavoratori della società Aviapartner a Malpensa 2000 . Siamo lottando perché il capo-saclo di Aviapartner sia allontanato al più presto da Malpensa per aver attentato alla sicurezza dell'aeroporto . Come dagli allegati abbiamo attivato tutte le autorità competente , ENAC , PREFETTO , VVFF , GDF , POLARIA per una serie di situazioni che porterebbero un qualsiasi operaio ad essere allontanato da qualsiasi aeroporto . A tutt'oggi , nonostante gli accertamenti di tutte le autorità ci abbiano dato ragione , siamo ancora ricattati da tale amministratore senza scrupoli . Potete aiutarci ? , non vogliamo più essere coinvolti in alcun incidente , l'estate appena trascorsa è valsa decine di contestazioni da parte di tutte le compagnie aeree da noi servite per aver provocato più volte situazioni di mancata sicurezza al volo (Airone , Clickair , Iberia , ecc.) . Il nostro timore è che per presentare un handler competitivo e a basso costo , questo signore (che per altro nega la pubblicazione dell'organigramma

aziendale perfino ai lavoratori in modo che nessuno abbia un riferimento ufficiale su responsabilità e competenze), stia realizzando lauti guadagni a discapito della sicurezza aeroportuale, dei lavoratori e dell'utenza. Vi alleghiamo i nostri interventi. Restiamo in attesa della vostra risposta. Grazie per tutto quello che state facendo per la nostra sicurezza

Mitt.
Lavoratori Aviapartner Malpensa
lunedì 1° settembre 2008

E.N.A.C.
Direttore: Franco Abate
Aeroporto Malpensa 2000
21010 Malpensa 2000 (VA)
fax. 02 74867015

p.c.
Prefetto : Simonetta Vaccari
Piazza Libertà 1
21100 Varese
fax. 0332 801666

Oggetto : richiesta urgentissima di accertamento sul rispetto delle normative aeroportuali da parte di Aviapartner Malpensa

Vi chiediamo con la massima urgenza una verifica sul rispetto delle normative e regolamenti che regolano la sicurezza in ambito aeroportuale da parte di Aviapartner Malpensa, in quanto da più di due anni presente in questo scalo con mezzi evidentemente non idonei e personale non adeguatamente selezionato e qualificato.

Verifica dell'esistenza di un organigramma aggiornato del personale fino al 6° livello (O.P.R.) con documenti che provino la scolarizzazione adeguata alla posizione ricoperta e conoscenza della lingua inglese.

Verifica dell'esistenza del responsabile delle manutenzioni dei veicoli e loro manutenzione con relativo contratto di manutenzione.

Verifica delle qualifiche degli istruttori, responsabile del piazzale, capo del personale, station manager.

Verifica dell'idoneità della manualistica prodotta da AVIAPARTNER recante la necessaria bibliografia e il riferimento del relatore.

Verifica dello stato di sicurezza e funzionalità dei veicoli e loro schede di manutenzione.

Verifica dello stato di sicurezza e qualifica del personale per l'erogazione del carburante per veicoli e generatori A.S.U. all'interno del sedime aeroportuale in zona "Angar" per i bus S.E.A. nella zona interna al sedime aeroportuale adiacente alla torre di controllo nel Terminal 1.

Verifica sulla qualifica e relativa autorizzazione alla conduzione dei veicoli speciali (push, piattaforme, acqua potabile, WC toilette, bus) da parte del personale AVIAPARTNER.

Distinti saluti
Lavoratori AVIAPRTNER MALPENSA

Comitato e Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare 12.10.08

News Slai Cobas

1) L'UNIONE FA LA FORZA

Qualche giorno fa siamo stati convocati dalla direzione dal responsabile della Rsa "Bosco in Città" di Brugherio, perché a seguito di una nostra segnalazione, gli ispettori del lavoro hanno evidenziato che non viene fatta la pausa mensa in questa struttura, come in tutte quelle gestite dalla KCS.

Sappiamo che la strada è difficile da percorrere, e solo con la decisione e la lotta si possono cambiare le cose, oggi però, la cooperativa deve scegliere, o sanare una situazione al di fuori della legge, o trovarsi con altri problemi più seri.

Non abbiamo accettato la proposta che ci veniva illustrata, di concedere 10 minuti di pausa, aumentando l'orario di lavoro, ma abbiamo condiviso la disposizione aziendale di comunicare ai soci il diritto a fermarsi almeno 10 minuti senza aumentare l'orario di lavoro.

Ricordiamo ai soci che le pause sono previste anche dalla legge 626, che stabilisce la pausa di 10 minuti ogni 2 ore di lavoro. Bisogna ricordare ai soci lavoratori che i ritmi di lavoro e il rispetto della propria salute è un diritto di tutti, perciò non si lavora a cottimo e non si lavora da soli.

Nell'assemblea discuteremo con gli interessati se è opportuno chiedere 30 minuti di pausa per recarsi in mensa a mangiare.

Lo Slai Cobas ha ottenuto la prima vittoria politica alla cooperativa KCS di Brugherio. Grazie alla segnalazione fatta alla ASL dal nostro sindacato, i dirigenti ci hanno convocati per discutere della questione pausa arrivando ad un primo accordo che prevede 10 minuti di sosta retribuita all'interno delle sette ore lavorative. E' sicuramente un primo passo di buon auspicio per le future lotte che intraprenderemo per ottenere quei diritti negati ma fondamentali perché un rapporto lavorativo si possa intendere umano. All'ordine del giorno, infatti, vi sono molteplici aspetti che vorremmo sottoporre all'attenzione di tutti i soci e le socie della KCS:

La pausa mensa di 30minuti durante l'orario lavorativo

Il cambio tuta

La carenza degli organici

Varie ed eventuali

In quasi tutte le strutture ormai è prevista una pausa per mangiare che resti, seppur aumentando di 30 minuti l'orario lavorativo, compresa nelle ore di servizio e non esterna come è stato fin'ora alla KCS;

Il cambio della tuta di lavoro dovrebbe essere compreso nell'orario lavorativo, quindi timbrare in divisa significa regalare minuti di vita quando, in realtà, è un atto dovuto alle esigenze del datore di lavoro e non alle vostre.

Gli standard regionali sulla composizione dell'organico sono alquanto vaghi (911 minuti per ospite comprensivi dell'assistenza di tutte le figure professionali), ma lavorare in due su un modulo, occupandosi anche delle colazioni e dei lavori extra è sicuramente uno sfruttamento delle vostre risorse umane(che credete, non sono infinite) nonché un' abbassamento del livello qualitativo del lavoro della struttura stessa.

IL 16/10/2008 TERREMO UN'ASSEMBLEA RETRIBUITA NELLA VOSTRA SEDE PER DISCUTERE I TEMI SOPRA CITATI E DECIDERE INSIEME QUALI STRATEGIE METTERE IN CAMPO PER RIVENDICARE I VOSTRI DIRITTI.

Ricordate che un solo individuo può essere colpito personalmente ma, quando è l'intera classe operaia a scendere sul sentiero di guerra, anche i padroni più ostinati alla fine devo riconoscere la forza che la contraddistingue. I problemi che vivete sono comuni a tutti voi e solo restando uniti avrete quella forza per sbaragliare il nemico comune: il padrone!!!

PARTECIPATE NUMEROSI!!!!

SLAI COBAS K.C.S.

2) PUBBLICO IMPIEGO : QUELLO CHE IL DOTT. BRUNETTA NON DICE

Il decreto DL 118 /08 del 25/06/08 proposto dal ministro della funzione pubblica Brunetta e convertito in legge (L 133 / 08) dal governo, ha il merito di aver destato un grande dibattito in merito al problema della spesa pubblica e della produttività dei dipendenti pubblici.

Quando si parla di spesa pubblica è bene per rendere onore alla verità, indicare le spese che incidono in maniera più evidente. Tra queste quelle militari ,che servono a continuare all'infinito le solite guerre per interessi economici e politici. Altro capitolo della spesa pubblica di cui purtroppo non si parla sono le risorse economiche assorbite in 60 di repubblica dalla cassa integrazione e guadagni. Chiunque abbia curiosità di approfondire l'argomento constaterà che la cifra con cui i vari

governi hanno finanziato questo istituto è sbalorditiva.

L'unico risultato ottenuto, è stato la riduzione al minimo del rischio d'impresa, per cui di fronte a crisi di mercato o macroscopici errori di politica industriale è lo stato ad accollarsi l'onere del mantenimento di centinaia di migliaia di lavoratori, e non dal datore di lavoro. Di questi argomenti, come era logico, non si parla nella legge 133, ovvia per tanto la nostra bocciatura netta e di principio !

La nostra storia sindacale ci permette comunque di poter entrare nel merito del provvedimento con grande serenità ed orgoglio perchè se il tema dei "Fannulloni" va trattato noi abbiamo le carte in regola per farlo. L'enfasi con cui si sono portati allo scoperto certi dati riguardanti l'assenteismo o la produttività nel pubblico impiego li registriamo come la scoperta dell'acqua calda in salsa demagogica ! Il clientelismo e l'assenteismo, nel pubblico impiego sono un dato costante della storia d'Italia, noi non siamo un sindacato clientelare ed anzi i più grandi avversari che abbiamo sono i raccomandati sia dirigenti che semplici dipendenti, che non a caso aderiscono alle sigle sindacali che più ci osteggiano. Il problema va trattato in modo serio partendo dall'alto, lì dove si prendono le decisioni che consentono alla casta politica di nominare i dirigenti della pubblica amministrazione al di là di meriti o titoli, molte volte neppure richiesti. In altri paesi più civili (Francia) esiste una scuola di formazione per chi ambisce a diventare dirigente nella P.A., da noi prevalgono logiche spartitorie. Le segreterie dei partiti decidono chi dovrà occupare determinati posti chiave nella pubblica amministrazione. Anche nella soluzione dei problemi seri, come la stabilizzazione dei dipendenti con contratto di lavoro atipico abbiamo assistito, con il precedente governo, alla attivazione di procedure surreali come quella di trasformare il contratto di collaborazione in quello a tempo determinato (anticamera dell'assunzione in pianta stabile) dei portaborse dei partiti, negli enti locali del territorio nazionale. Con l'attuale legge 133/08 la situazione è divenuta paradossale, i contratti a tempo determinato hanno un limite temporale rigido, senza la possibilità di prolungamento, per le assunzioni a tempo indeterminato, infatti la nuova norma pone severi vincoli di spesa. Noi speravamo che questi meccanismi distruttivi fossero azzerati ed invece scopriamo, per esempio, che si approva un decreto che colpisce indiscriminatamente chiunque si ammali con proposte operative (controllo fiscale anche con un giorno di malattia) inattuabili se non con l'assunzione di migliaia di medici nella ASL di competenza, i con il compito di arrivare a casa di tutti i malati ! Per verificare se esistono dei certificati di malattia fasulli basta inviare un ispettore dal Ministero negli uffici del personale delle pubbliche amministrazioni e richiedere copia dei certificati di malattia di un intero anno. Se la verifica mette in luce abusi o altro esistono tutti gli strumenti per intervenire, non è necessario come prevede il decreto confinare dentro casa per tante ore al giorno una persona che magari ha un problema di tipo ortopedico il cui recupero ben si concilia con il movimento.

Per il dipendente ammalato le disgrazie non finiscono qui, infatti la stessa norma prevede una drastica riduzione delle indennità remunerate normalmente in busta paga, nel periodo di assenza per malattia. L'efficienza di un servizio pubblico dipende da tanti fattori : la formazione del personale, che richiede investimenti non tagli, le capacità organizzative del dirigente, la dotazione organica al completo.

Ridurre i problemi ad un giorno in più di malattia è un approccio perdente e vessatorio.

I dirigenti della P.A. hanno avuto sempre un grande potere rafforzato da un anacronistico codice disciplinare che i sindacati concertativi hanno permesso di inserire nei CCNL nazionali.

Si registrano innumerevoli casi che dipendenti della P.A. si sono dovuti rivolgere al giudice del lavoro (a proprie spese!) per riuscire a lavorare ! Sono numerosi i casi di mobbing (fenomeno molto esteso in Italia) a danno di dipendenti contro cui il dirigente si accanisce per ragioni le più diverse ma nessuna legata al rendimento lavorativo.

Altra questione della massima importanza è il riconoscimento della causa di servizio in relazione all'infortunio sul lavoro. Anche in questo ambito il decreto intende sterilizzare la normativa in vigore. Sarebbe molto facile rendere ridicoli i presupposti di una legge che dovrebbe annullare gli sprechi ma che risulterà impotente perchè non mette in discussione interessi, anche consociativi, ormai strutturati. Un solo esempio : Nel comparto della sanità esistono reparti e servizi con due dirigenti (primari), uno universitario ed uno ospedaliero. Basterebbe un confronto tra gli esami svolti nei servizi interni ad un ospedale, e le richieste archiviate con la prescrizione del medico di base per accorgersi di quanti amici degli amici continuano ad utilizzare le strutture pubbliche come ambulatori privati senza pagare

un euro. Ci sono patologie strettamente collegate ai diversi ambiti lavorativi che sono evitabili solo avendo a disposizione gli strumenti adeguati (Dispositivi di Prevenzione Individuale) previsti già dal Dlgs 626/94, obbligatori, ma quasi mai messi a disposizione dei dipendenti. Questo fatto, statisticamente provato, ha provocato migliaia di infortuni sul lavoro o il manifestarsi di patologie professionali. Siccome la responsabilità è del massimo dirigente o dei preposti debitamente incaricati, visto che le sanzioni previste dal Dlgs 626/94 sono economiche e penali ci saremmo aspettati fortissime multe da pagare e migliaia di avvisi di garanzia per altrettanti dirigenti della pubblica amministrazione. Ad oggi non registriamo nulla di tutto questo. Assistiamo perciò ad un ingrandirsi a dismisura dei dipendenti prescritti, ovvero con riconosciuta diminuzione della capacità lavorativa. Queste argomentazioni spiegano lo stato di efficienza della pubblica amministrazione, le cui cause dipendono dalle politiche di gestione ed amministrazione del pubblico impiego in Italia.

La legge 133/08 introduce diversi elementi negativi. Due i più importanti :

1) Interviene sulla derogabilità al ruolo dei contratti nazionali di lavoro.

2) In continuità con la politica del precedente governo, depotenzia il Dlgs 66/03.

Riteniamo centrale la questione dell'orario di lavoro nella politica

sindacale. Non vogliamo esaltare le qualità del Dlgs 66/03 ma riteniamo che era ed è uno strumento utilizzabile per una azione sindacale incisiva che rimetta al centro della discussione il problema dell'orario di lavoro e di conseguenza delle dotazioni organiche. Abbiamo iniziato delle cause sul territorio nazionale per recuperare i riposi compensativi così come previsti dal Dlgs 66/03 riferiti agli anni 2003/08 e denunciando comunque la violazione delle 11 ore di riposo tra un turno di lavoro ed il successivo. La classe politica, notoriamente assenteista in Italia, attua politiche clientelari ed anacronistiche che portano alla devastazione dello stato sociale, ad una inefficienza della pubblica amministrazione che ben si concilia con il desiderio di appaltare parte dei servizi ad aziende private magari politicamente affini ! La casta politica è stata ben descritta da un recente libro che ha avuto un grandissimo successo e che descrive nei particolari le nefandezze del clientelismo e la protervia del potere. "La casta sindacale", (che descrive il potere economico e politico dei sindacati confederali) e "La paga dei padroni" (dove vengono rivelati gli importi percepiti dai managers pubblici e privati, due libri che descrivono costi ingiustificati, ancora più intollerabili in questa fase di crisi economica. Queste "disfunzioni" sono connaturate al sistema economico – politico basato sul libero mercato, un modo di produzione che ha fatto il suo tempo e del quale ci dobbiamo liberare per porre le premesse per una diversa civiltà umana.

SLAI – COBAS PUBBLICO IMPIEGO

3) SEA: Sciopero 17 ottobre 2008

Contro la sprezzante politica repressiva della SEA nei confronti dei lavoratori a cui è stato fatto pagare la crisi aziendale e il prezzo degli errori e dell'incapacità della casta dirigenziale

Contro la distruzione dei diritti fondamentali dei lavoratori

Sciopero di 24 ore il giorno 17 ottobre 2008

(dalle ore 24,00 del 16 ottobre alle ore 23,59 del 17 ottobre)

con presidio al parcheggio dipendenti Terminal 1 dalle ore 10 del 17 ottobre

Assemblea retribuita per i dipendenti Sea Handling il giorno 16 ottobre 2008 dalle ore 15.30 alle ore 17.30 presso la mensa interaziendale al Terminal 1 dell' Aeroporto di Malpensa, invitiamo anche i dipendenti Sea spa (per i quali non è retribuita) a partecipare.

Nel Piano industriale SEA e negli accordi che l'hanno seguito, abbiamo visto elencare grandi cose: sviluppo delle Aerostazioni, politica di acquisizione di nuovi Vettori, investimento nelle infrastrutture e nell'attrezzatura, formazione per i lavoratori e altro ancora.

Per dimostrare la totale adesione delle Organizzazioni Sindacali che l'hanno firmato (*alcune consapevolmente, altre costrette a farlo per non perdere i privilegi acquisiti, altre per poterli ottenere*) è stato accettato il fatto di non attivarsi sindacalmente in alcun modo per circa un anno, poiché l'Azienda avrebbe garantito il rispetto degli accordi e dei diritti dei lavoratori.

Da anni ai lavoratori ai quali si chiedono ulteriori sacrifici, vengono quotidianamente negati anche i più banali diritti:

le ferie, le turnazioni, i cambi turno, i cambi del vestiario, i congedi parentali, l'impossibilità di comunicare con le proprie segreterie, etc

I lavoratori quotidianamente vengono ricattati e minacciati se non si rendono disponibili a fare turnazioni che sono state concertate dall'azienda e dai Sindacati firmatari solo su base volontaria o se non vengono a fare saltati riposo o straordinari, mentre i propri colleghi sono in cassa!.

I lavoratori vengono contestati per i più futili motivi e molto spesso senza che neanche abbiano commesso *ciò che gli viene contestato*.

Eppure l'Azienda ha ottenuto ciò che voleva e senza che ci sia stata una lotta dei lavoratori organizzata dai sindacati.

I lavoratori si sono fatti carico dell'aumento degli oneri lavorativi, dei giorni in meno di ROL, della continua mancanza di attrezzature, dei tempi sempre più stretti richiesti dai vettori ed in cambio hanno ricevuto lo stesso trattamento di sempre, solo il bastone!.

Ultimo sfregio alla disponibilità dei lavoratori : *La visione di un filmato registrato, una semplice chiacchierata, e la sconcertante richiesta di simulare una scenetta, dove i lavoratori sono chiamati a recitare uno spot aziendale, soldi buttati nel cesso!, questo forse per l'Azienda è investire nella formazione?*

I lavoratori sono delusi e preoccupati per quanto sta accadendo perché hanno la chiara impressione che non si vogliano affrontare seriamente i problemi elencati ad arte nel Piano Industriale e un tale comportamento è significativo di quanto la SEA *“tenga in considerazione i lavoratori”* inserendoli in ridicoli contesti per fargli credere di essere utili e parte attiva nei processi di *“risanamento aziendale”*.

Il giorno 17 ottobre 2008 è stato indetto uno sciopero di 24 ore che ha un doppio significato:

Un coro di protesta di tutti i lavoratori del Gruppo Sea contro la politica Aziendale repressiva poichè malgrado gli enormi sforzi e rinunce che hanno fatto accettare ai

dipendenti SEA (complici alcuni sindacati) attuano una politica che sarà gravida di ulteriori sacrifici e di un totale disprezzo per i diritti dei lavoratori, e benefici per managers e sindacalisti venduti (vedi gli enormi costi derivati dai permessi sindacali elargiti così generosamente, in un contesto in cui centinaia di lavoratori vengono messi quotidianamente in cassa integrazione).

Una forte risposta di tutti i lavoratori all'attacco senza precedenti, da parte del governo e del padronato, alla classe lavoratrice in tutti i suoi comparti, tra i lavoratori del pubblico impiego, nella scuola, dai precari nella pubblica amministrazione con la legge che annulla le sentenze a loro favore ai precari nel settore privato con la proposta di Confindustria che vuole smantellare il contratto nazionale a favore di una contrattazione aziendale. Il tutto con un occhio di riguardo alle OO.SS maggiormente rappresentative, con nuove e più limitative norme contro il diritto allo sciopero e con un più agguerrito attacco all'art. 18 e al contratto di lavoro individuale, per stabilire dei nuovi criteri di giusta causa per cui si possa licenziare impunemente, togliendo anche al giudice del lavoro la discrezionalità nel decidere.

Slai Cobas Aeroportuali – Cub Trasporti linate – Malpensa

Per contatti: Roberto Magri cell. 3358333386 fax. 0299982727

Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale
Viale Liguria, 49 - 20143 Milano -
Tel/Fax: 02-8392117-0299982727

email: slaicobasaeroportuali@email.it
www.slaicobasmilano.org – www.slaicobas.it

la tv dello slaicobas:

www.mogulus.com/slaicobastv
www.youtube.com/slaicobas

News trasporto Aereo nr. 99

Milano, 13 .10.08