



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 Trasporto Aereo

Sommario:

- 1) Cai e Blu Express alla guerra degli slot
- 2) ALITALIA/ Sapevate del costoso salvataggio di AirOne?
- 3) ALITALIA: BONOMI, RIDIMENSIONAMENTO LUFTHANSA SU MALPENSA E' NOTIZIA FALSA
- 4) [Lufthansa Technik vuole anche Malpensa](#)
- 5) Fondi pensione: Covip; 4,9 mln iscritti, rendimento -8,4%
- 6) Fondi pensione rendono meno del TFR

News Slai Cobas

- 1) Se non ora quando?
- 2) DALLA CASSA INTEGRAZIONE ALLA RIDUZIONE DEGLI ORGANICI E LAVORAZIONI
- 3) SEMPRE PIU' IN BASSO!

Approfondimenti:

1) Cai e Blu Express alla guerra degli slot

Guerra degli slot anche a Caselle. La compagnia low cost Blu Express che garantisce sei collegamenti quotidiani con Roma Fiumicino potrebbe dover tagliare a metà l'offerta dei voli a partire dal 30 marzo. Le sue richieste di slot sulla Capitale non sono state tutte accolte: Enac ed Assoclaearence, gli organismi che controllano la concessione dei voli in Italia, ne hanno bloccato alcune, proponendo in alternativa orari impossibili (come partenze pochi minuti dopo le 6). Blu Express ha così al momento messo in vendita, dal 30 marzo, solo tre voli.

La "guerra" già in atto su Linate, dove la compagnia low cost Air Italy sta lottando contro la nuova Alitalia per mantenere i suoi collegamenti verso Roma, sembra dunque estendersi anche a Torino. L'oggetto del contendere sono gli slot. Per slot si intende una finestra di tempo entro la quale un aeromobile ha il permesso di decollo. Di norma dura un quarto d'ora: comincia 5 minuti prima

dell'orario ufficiale e termina 10 minuti dopo. Una volta scaduto lo slot per complicazioni nelle procedure di partenza (meteo, tecniche, operative), la compagnia aerea deve chiedere un nuovo orario di partenza con ritardi anche di molte decine di minuti.

Gli slot sono assegnati da Assoclearance, organismo partecipato al 50% dalle compagnie aeree ed al 50% dagli aeroporti. Nell'attribuzione deve tenere conto delle "capacità" dei singoli scali. Torino Caselle è ben situata perché è quarta in Italia, con un massimo di 27 movimenti ogni ora e 2500 passeggeri in partenza più 2500 passeggeri in arrivo, sempre ogni ora. Meglio di Torino possono fare solo Fiumicino (90 movimenti), Malpensa (70 movimenti) e Venezia (30 movimenti).

Nella pratica Torino non ha, stante l'ampia disponibilità dello scalo, particolari limitazioni per la propria attività, ma problemi possono invece sorgere su Roma, che è hub intercontinentale quindi sottoposto a notevole traffico nelle ore di punta. Inoltre le compagnie che già detengono slot orari possono conservarle anche l'anno successivo nella misura dell'80%. E la nuova Alitalia disponeva di un numero di slot elevatissimo. Ovvio che, in questo particolare momento, stia cercando di conservare tutti quelli più redditizi, anche dove ha diminuito i voli. E la Torino-Roma (quasi 1 milione di passeggeri l'anno) è la seconda rotta italiana per redditività dopo la Milano Linate-Roma.

Cosa accadrà? Blu Express scalpita perché i tempi sono stretti, infatti è bene mettere in vendita i voli almeno due mesi prima. Mentre Assoclearance ha preso tempo. E' scesa in campo anche l'Associazione Fly Torino, il cui presidente Valentino Magazzù fa sapere: «Ci impegniamo a vigilare, riservandoci di ricorrere in tutte le sedi opportune, affinché le compagnie low cost siano messe in condizione di continuare a offrire il loro servizio tra Torino e Roma (e su tutte le altre tratte) in maniera ottimale, in modo da garantire una valida alternativa tariffaria al prodotto offerto da "Alitalia-Compagnia Aerea Italiana spa", che su Torino opera con aeromobili ed equipaggi dell'acquisita AirOne».

Qualcuno si attende da Comune, Provincia e Regione (fra l'altro comproprietari dell'aeroporto di Caselle), un deciso intervento. **La Stampa.it 26.01.09**

2) ALITALIA/ Sapevate del costoso salvataggio di AirOne?

A due settimane dal decollo della nuova Alitalia è ancora più evidente l'esatta natura dell'operazione che è stata condotta negli ultimi mesi del 2008: il salvataggio di AirOne, realizzato grazie alla crisi della vecchia Alitalia e alla generosità (obbligata) del contribuente italiano. Che si sia trattato di un'operazione in favore di AirOne è dimostrato in particolare da due aspetti fondamentali. In primo luogo gli azionisti di Cai, sulla base del piano industriale inizialmente predisposto da Banca Intesa, avevano per obiettivo di costituire una compagnia più piccola di un 20% rispetto alla vecchia Alitalia; la nuova azienda vola infatti con 148 aeromobili mentre la vecchia compagnia di bandiera utilizzava a fine 2007 185 velivoli adibiti al trasporto passeggeri. Che necessità aveva Cai di comperarsi anche AirOne? Non gli bastava acquisire dal commissario straordinario l'80% degli asset e del personale della vecchia azienda? Nella realtà la scelta di prendersi solo il 50% della vecchia Alitalia per acquisire anche il 100% di AirOne ha comportato per i soci di Cai alcuni benefici e non pochi oneri. Dal lato dei benefici occorre considerare sostanzialmente due fattori: la possibilità di disporre da subito attraverso AirOne di aerei più moderni e meno costosi, per consumi e manutenzioni, di quelli più anziani ed economicamente obsoleti di Alitalia; il vantaggio derivante dal riportare in monopolio molte rotte del mercato domestico tra cui la fondamentale Linate-Fiumicino. Dal lato degli oneri vi sono tuttavia fattori non trascurabili: acquisire dal commissario di Alitalia aerei in più e rinunciare all'acquisto di AirOne avrebbe comportato oneri aggiuntivi limitati, una frazione microscopica dell'alto prezzo riconosciuto a Carlo Toto per la cessione della sua compagnia, che è l'aspetto di maggior rilievo dal lato negativo della bilancia per i soci di Cai. Al posto degli aerei acquisiti da AirOne la Cai avrebbe potuto subentrare in un maggior numero di contratti di leasing della vecchia Alitalia per transitare in seguito a contratti di leasing su modelli più idonei. Qualora non sufficienti avrebbe potuto acquisire con un esborso limitato la proprietà di qualche aereo in più di Alitalia, operazione certamente

conveniente grazie ai prezzi di fine stagione praticati dal commissario. Certo sarebbe rimasta la concorrenza di AirOne sulle rotte domestiche ma essa non si è mai rivelata particolarmente insidiosa per Alitalia, tanto che il vecchio vettore di bandiera riusciva a riempire molto di più gli aerei sui cieli nazionali e questo nonostante praticasse tariffe non proprio da vettore low cost; con politiche tariffarie più aggressive la nuova Alitalia sarebbe riuscita a mettere alle corde AirOne.

I soci di Cai, invece, hanno preferito comperarsi anche AirOne per poter chiudere una frazione più grande della vecchia Alitalia. E' come se, andando a trovare un vecchio amico, ci sentissimo dire da lui: "Sai, ho deciso di comprare la villetta a schiera che confina con la mia". Verrebbe spontaneo chiedergli: "Pensi di ampliare la tua grazie a questo acquisto?". Rimarremmo infine un po' stupiti se ci rispondesse: "No, in realtà desidero rimpicciolirla; infatti, dopo aver acquisito la nuova demolirò metà di quella preesistente". Lo stupore sarebbe destinato a crescere se scopriremo che la villetta nuova è stata acquistata ad un prezzo al metro molto più alto di quello relativo alla casa che si intende abbattere parzialmente. La Cai ha fatto un'operazione di questo genere: per poter comprare a caro prezzo AirOne ha chiuso metà di Alitalia, comperata a basso prezzo dal commissario straordinario. E chiudendo metà di Alitalia ha estromesso molto personale e generato molti oneri per la collettività. Arriviamo in questo modo al secondo aspetto chiave dell'operazione che è l'alto prezzo riconosciuto a Toto per la cessione: 790 milioni di euro, dei quali 300 pronta cassa (mentre la parte per cassa concordata per la vecchia Alitalia è stata oggetto di ampio differimento temporale) e 490 attraverso trasferimento di debiti. Poiché nel 2007 AirOne ha realizzato ricavi aeronautici per soli 680 milioni di euro e il gruppo AP Holding, di cui fa parte, ricavi complessivi per 785 milioni, la valutazione d'azienda in sede di cessione è stata superiore al 100% dei ricavi, un valore record di cui non si ricordano precedenti nella storia dell'aviazione mondiale. Poche settimane prima Cai aveva concordato col Commissario straordinario l'acquisto della parte 'buona' di Alitalia, azienda che nel 2007 aveva fatturato 4,75 miliardi di euro (al netto di ricavi non ripetibili), per 1,052 miliardi, corrispondenti solo al 22% dei ricavi. Tale valutazione è stata certificata come 'di mercato' da tre prestigiosi advisor europei: Banca Leonardo per il Ministero dello Sviluppo Economico, Banca Rotschild per il Commissario straordinario e il Monitoring Trustee designato dalla Commissione Europea. Nel settembre scorso Brussels Airlines, che ha fatturato nel 2007 circa 920 milioni di euro, più di AirOne, è stata acquisita da Lufthansa sulla base di una valutazione massima di soli 400 milioni (fair value), pari al 43% dei ricavi; in maniera analoga il prezzo offerto da Lufthansa per l'acquisto di Austrian Airlines corrisponde ad una valutazione dell'azienda pari al 47% dei suoi ricavi. Prendendo come criterio di valutazione il valore medio di questi due casi, pari al 45% dei ricavi, e applicandolo alla vecchia Alitalia e a AirOne arriviamo a valutare la prima 2,14 miliardi di euro, che si riducono tuttavia a 1,8 se escludiamo gli asset non acquisiti da Cai, e la seconda non oltre 350 milioni di euro. A questo punto abbiamo anche una stima del "regalo" che il contribuente italiano, azionista di controllo della vecchia Alitalia ha fatto a Cai (ma non per sua scelta): si tratta di 750 milioni di euro (1,8 - 1,052 miliardi). Questo, tuttavia, è solo il regalo monetario al quale dobbiamo aggiungere il regalo in natura consistente nel ripristinato monopolio sulle rotte nazionali. Abbiamo, infine, anche una stima della parte del regalo ricevuto dal contribuente che Cai ha girato a Toto acquisendo AirOne: ben 440 milioni di euro (790 - 350 milioni). Il prezzo complessivo pagato per AirOne, inoltre, ha la stessa dimensione dei debiti finanziari di AP Holding. A questo punto lascio al lettore la valutazione se l'intera operazione sia servita a salvare Alitalia o a salvare AirOne, permettendole di rientrare dall'elevato debito. **Il Sussidiario.net.26.01.09**

3) ALITALIA: BONOMI, RIDIMENSIONAMENTO LUFTHANSA SU MALPENSA E' NOTIZIA FALSA

Le indiscrezioni di stampa circa un possibile ridimensionamento dell'impegno di Lufthansa sullo scalo di Malpensa sono "notizie totalmente inesatte". Lo ha detto il presidente e direttore generale della Sea Giuseppe Bonomi, parlando a margine della riunione del consiglio della Camera di commercio di Monza e Brianza allargato al tema di Malpensa. Riguardo all'impegno della compagnia tedesca sullo

scalo varesino, secondo Bonomi, "se ne avra' la prova dopodomani quando Lufthansa sara' a Malpensa per illustrare il suo piano operativo". (IRIS) - ROMA, 26 GEN 09

4) Lufthansa Technik vuole anche Malpensa

Una delegazione di Lufthansa Technik ha incontrato i vertici della Regione Lombardia per illustrare il progetto di insediare un'unità di manutenzione a Malpensa nell'hangar già utilizzato da Alitalia. L'iniziativa, secondo quanto riferisce Libero Mercato, ha l'appoggio del presidente della regione Lombardia Roberto Formigoni. Il piano prevederebbe un programma di formazione di manutentori aeronautici - analogo, osserva Dedalonews, a quello già lanciato nel [2008](#) dalla stessa Lufthansa a Pescara con il gruppo Aeroservices - e l'occupazione di 160 persone nel 2010.

Dedalonews.it 26.01.09

5) Fondi pensione: Covip; 4,9 mln iscritti, rendimento -8,4%

Le adesioni totali alle forme pensionistiche complementari (Fondi pensione negoziali, aperti, nuovi e vecchi Pip, e Fondi pensione preesistenti) sono state 4.889.979, in crescita del 7,2% rispetto al 2007 e del 53,6% rispetto al 2006. E' quanto emerge dai dati provvisori al 31 dicembre 2008 pubblicati sul sito della Covip.

Nel 2008 il rendimento netto complessivo ha fatto registrare un calo dell'8,4% a fronte del +2,7% di rivalutazione netta del tfr. ren **ROMA (MF-DJ)-- January 26, 2009**

6) Fondi pensione rendono meno del TFR

Rendimenti negativi e numeri di iscritti in crescita per i fondi pensione italiani. Dai dati Covip emerge che nel corso del 2008 c'è stata una debacle per i fondi azionari, mentre restano positivi i rendimenti della linea obbligazionaria.

Fondi pensione alla prova del nove. Con i dati diffusi da Covip sui rendimenti medi dei fondi pensione nel corso del 2008, si chiude un capitolo in merito a come questi fondi si sono comportati nell'anno appena conclusosi, anno difficile per i prodotti finanziari, che certo non ha trovato terreno fertile sul fronte previdenziale.

I fondi pensione, infatti, hanno registrato nel corso del 2008 rendimenti in caduta. In particolare si evince che il rendimento medio dei fondi dopo cinque anni di rendimenti positivi, presenta il segno meno (-8,4%).

In dettaglio emerge che i fondi negoziali fanno meglio dei fondi aperti. Per i primi il rendimento è negativo con un -6,3% mentre i fondi aperti accusano un calo del 14,1%. Peggio per i PIP le cui unit linked cedono -24,9%. E sicuramente sono i comparti azionari quelli che ne risentono maggiormente. Infatti i fondi azionari hanno registrato un calo del 27,7% così come le linee azionarie delle unit linked che hanno evidenziato un calo del 36,5% mentre gli azionari negoziali limitano la flessione a un -24,5%. Unici rendimenti positivi restano quelli della linea obbligazionaria. Nei fondi pensione negoziale l'obbligazionario puro guadagna l'1,6% mentre nei fondi pensione aperti il rendimento di tale comparto cresce del 4,9%, così come nelle linee obbligazionarie delle unit che registrano una crescita del 2,7%.

Come sempre se i dati dei rendimenti vengono confrontati con la rivalutazione netta del TFR lo smacco è evidente. Il TFR ha avuto una rivalutazione del 2,7%. Ma questo dato non sembra scoraggiare il numero degli iscritti. Infatti le adesioni totali sono cresciute del 7,2% arrivando a 4.889.979 iscritti, con una crescita più forte per i fondi pensione aperti (+6,2%) e i fondi pensione negoziali (+3,3%).

Bluerating.com. 26.01.2009

News Slai Cobas

1) Se non ora quando?

**Una crisi magnifica ... ma solo se la faremo pagare ai padroni!
Per un coordinamento delle lotte e dell'autorganizzazione**

Una crisi strutturale (e non congiunturale) scuote le fondamenta del sistema capitalista mondiale. Anche l'Italia ne è pienamente coinvolta e i proletari non potranno evitare di farci i conti.

Alcuni dati: nel mese di dicembre 2008 la Cassa Integrazione Ordinaria è aumentata del 525% rispetto al dicembre 2007 coinvolgendo 400.000 lavoratori, con un monte ore complessivo di 223 milioni. Contemporaneamente aumentano i licenziamenti, gli straordinari e i ritmi di lavoro.

Ma mentre diminuiscono lavoratori occupati e ore lavorate, continuano ad aumentare i morti sul lavoro e di lavoro (1500 l'anno; un operaio morto ogni 6 ore) con oltre un milione di infortuni, molti dei quali producono invalidità permanenti, senza contare i 3.500.000 lavoratori in nero (italiani e stranieri), sui cui "incidenti" non esistono statistiche ufficiali.

Tutti ormai ne parlano, ma dietro le lacrime di cocodrillo versate da governi e mass-media per le famiglie povere che non arrivano a fine mese, e per i morti sul lavoro, si nasconde l'intento reale della classe padronale di cercare soluzioni utili a tamponare gli effetti della crisi e salvaguardare i loro margini di profitto che hanno comunque come base l'aumento dello sfruttamento e perdita di diritti conquistati dai lavoratori con le lotte.

Tutto è lecito in quella che si presenta, sempre più apertamente, come una guerra di classe: con l'utilizzo del nazionalismo, quindi del razzismo e della guerra, quale collante ideologico per far passare i propri interessi di classe come generali, scaricando gli evidenti costi sociali della crisi sui proletari. Misure devastanti per i proletari (in primo luogo per gli emigrati), ma assolutamente insufficienti a fermare il dispiegarsi della crisi e l'emergere inesorabile del vero problema: licenziamenti, salari e pensioni da fame, morti di lavoro e sul lavoro, aumento della precarietà, miseria e guerra, non sono altro che espressione della brutalità e della violenza del sistema capitalista.

Una violenza sistematica che, alla faccia dei teorici della fine delle classi e del loro conflitto storico, continua a produrre lotte e mobilitazioni in tutti gli angoli del pianeta e che, negli ultimi mesi in particolare, sta dando segnali importanti, anche se ancora parziali, di ripresa anche in Occidente, Italia compresa.

L'esempio della lotta vittoriosa degli operai delle cooperative della Bennet di Origgio, invece, dimostra che con forme organizzative adeguate, basate sull'unità internazionalista dei proletari, sulla convergenza di settori sociali diversi, su una chiara prospettiva politica di classe in contrapposizione all'ordine sociale esistente, è effettivamente possibile ribaltare i rapporti di forza e anche vincere delle battaglie.

Nell'attuale scontro di classe è sempre più evidente il ruolo opportunistico delle attuali organizzazioni politiche di "sinistra", quelle sindacali confederali, e l'inadeguatezza delle organizzazioni politiche anti sistema borghese e dei sindacati di base, nell'organizzare delle lotte efficaci per i lavoratori.

Diventano inderogabili momenti di confronto politico reale tra settori diversi, organizzazioni politiche e sindacali, accomunati dalla scelta di intraprendere lotte che incidano nei rapporti tra le classi (dalla scuola all'Alitalia, dai trasporti alle fabbriche, dai call-center, alle cooperative della logistica) per favorire una ricomposizione di classe e dal basso effettiva, uscendo dalla marginalità e dalla frammentazione di ogni singola lotta. Su questi presupposti comuni viene indetta l'assemblea pubblica autoconvocata per domenica 1° febbraio a partire dalle 14.30, c/o il dopolavoro ferroviario di via

Tonale, con l'obiettivo di individuare obiettivi praticabili, e, con essi un piano di lotta concreti, e forme di organizzazione adeguate a supportarle adeguatamente e ad estendere l'unità e la solidarietà tra lavoratori. Per un coordinamento stabile delle lotte e dell'autorganizzazione

info e adesioni: vittoria@ecn.org; lavoro@antirazzistimilano.org; slaimilano@slaicobasmilano.org

Milano, viale Liguria 49, 20143 MI, 23-1-2009

2) DALLA CASSA INTEGRAZIONE ALLA RIDUZIONE DEGLI ORGANICI E LAVORAZIONI

A Dispetto delle rassicurazioni date da Giva in Assolombarda sul mantenimento occupazionale e su un ampliamento delle lavorazioni ad Arese, la Fiat sta cominciando a procedere con delle iniziative unilaterali mirate al taglio degli organici e lavorazioni.

In Powertrain dalla giornata di giovedì 15 Gennaio la direttrice del personale di Powertrain ha iniziato a chiamare numerosi lavoratori a cui sta proponendo delle dimissioni incentivate a partire da Gennaio 2010.

Nello stesso tempo in alcune officine si sta predisponendo il passaggio dal lavoro a turni al centrale. In Fiat dopo gli ultimi trasferimenti a Balocco si sono portati via le flotte su cui erano impiegati circa 15 lavoratori.

Sul centro tecnico non sappiamo più di tanto tranne gli annunciati 18 trasferimenti del call center in quanto da chi lavora lì e fa un comunicato al giorno non viene fornito nessun dato sul dissolvimento in atto della progettazione e lavorazioni impiegate e di servizio all'impresa.

Come Slai Cobas registriamo che la Fiat, contemporaneamente all'utilizzo di ammortizzatori sociali come la cassa integrazione ordinaria destinata alla riorganizzazione del lavoro e ricollocazione dei lavoratori, sta invece predisponendo lo svuotamento produttivo e la chiusura di un intero impianto con l'eliminazione della manodopera attraverso licenziamenti incentivati e trasferimenti.

FERMIAMO LA DISGREGAZIONE

Queste iniziative unilaterali e antisindacali, oltre a non essere state mai annunciate in sede di esame congiunto in Assolombarda, sono addirittura contrarie alle normative sulla cassa integrazione e a noi dello SLAI COBAS pongono dei preoccupanti interrogativi sulla volontà di Fiat di mantenere anche le sole lavorazioni esistenti nel sito di Arese.

Oltre alle dimissioni incentivate infatti, con il passaggio a turno centrale e togliendo alcune lavorazioni (flotte), si creano i presupposti per creare altri esuberi in quanto non si può lavorare sulle stesse postazioni con il doppio del personale, a meno che la Fiat non intenda incrementare le produzioni con lavorazioni ex novo.

E' veramente assurdo che la Fiat, mentre per bocca di Giva dice di voler rilanciare l'immagine e il marchio Alfa a Milano, dall'altra parte procede con iniziative esattamente contrarie.

E' una beffa ai lavoratori il fatto che la Fiat, mentre rileva la Chrysler portando produzioni anche Alfa negli Stati Uniti, non abbia nulla da spendere o da fare per incrementare le lavorazioni Alfa Romeo ad Arese.

Tutto questo fa presupporre che nell'incontro che si terrà a fine mese sul futuro di Arese ci verrà solamente illustrato il progetto riguardante la surrettizia esposizione del 2015 dove pensano di transitare gli ultimi lavoratori e alcune lavorazioni che rimarranno con beneficio dei miliardi che pioveranno dalla comunità Europea e dallo Stato.

Se quello a cui pensa la Fiat è solo speculare sul territorio Alfa Romeo facendo terra bruciata delle lavorazioni e dell'occupazione, sbaglia.

Invitiamo la Fiat e Powertrain a bloccare queste iniziative che sono compromettenti rispetto ad un vero rilancio del marchio Alfa Romeo là dove è nato.

Invitiamo la Fiat a pensare di incrementare Arese con nuove lavorazioni e di reintegrare i nove

lavoratori ancora in mobilità.
Arese 21.01.2009
SLAI COBAS ALFA ROMEO

3) SEMPRE PIU' IN BASSO!

Sindacato dei Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale

S.L.A.I. cobas

SEMPRE PIU' IN BASSO!

Il 22 Gennaio 2009 è stato siglato a Roma (da Cisl, Uil, Ugl) l'accordo quadro che riforma gli assetti contrattuali, peggiorativo rispetto al modello precedente (Luglio 1993) che grazie alla "concertazione" ha prodotto di fatto, sino ad oggi, la perdita reale di potere di acquisto dei salari e l'arricchimento dei padroni.

Il Contratto Nazionale di Lavoro (CCNL) di categoria avrà durata triennale sia per la parte economica che normativa.

Lor Signori, per non aver mai rispettato le (loro) scadenze biennali, hanno elargito in passato ai lavoratori solo miserevoli una-tantum; figuriamoci d'ora in poi quanto "guadagneremo" con l'allungamento della sua durata!

Noi del CCNL Auto-ferro, oltretutto, da 1 anno non stiamo nemmeno percependo l'IVC (Indennità di Vacanza Contrattuale) grazie alla richiesta confederale di rivendicare un "Contratto Unico della Mobilità" che ha l'unico intento di raccogliere sotto un unico Fondo Pensione di categoria (da loro gestito) il TFR di 250 mila lavoratori del settore.

Andrà in pensione il tasso di inflazione programmata e gli aumenti saranno erogati in funzione di un <<nuovo indice previsionale>> sempre nell'arco triennale, costruito sulla base dell'IPCA (indice dei prezzi al consumo) che non terrà conto dell'andamento dei prezzi dei beni energetici importati.

Quindi gli aumenti dei derivati del petrolio non incideranno sugli aumenti dei salari!

Saranno definiti periodi di "tregua sindacale" durante il periodo del negoziato e saranno disciplinate eventuali controversie con strumenti di conciliazione ed arbitrato.

Localmente o aziendalmente gli istituti economici e normativi del CCNL potranno essere modificati in tutto o in parte.

Entro 3 mesi andranno scritte nuove regole per quanto riguarda la rappresentanza sindacale, incluso la possibilità di indire scioperi per la contrattazione di secondo livello nelle aziende di servizi pubblici, con l'individuazione dei sindacati rappresentativi della maggioranza dei lavoratori, che possono proclamare scioperi al termine della "tregua predefinita".

Lavoratori bisogna contrastare con forza questo accordo che annienta di fatto la contrattazione a livello nazionale (e annichilisce la forza e l'unità dei lavoratori di tutto il settore) con le previste deroghe della contrattazione locale. E conosciamo benissimo localmente come i sindacati sanno tutelare i lavoratori!

Lavoratori rispediamo al mittente questo infame progetto di governo e sindacati.

Uniamoci subito per bloccare con una dura lotta questo accordo vergognoso.

Lavoratori bruciamo subito le tessere sindacali che danno il mandato reale a questi

"Bravi Notai"

Sorrento, 25 Gennaio 2009 Slai Cobas Eav-Bus

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. 146

Milano, 26.01.2009