



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) **Malpensa flop Le cifre del disastro**
- 2) **"Questo scalo è un deserto Ore di coda, pochi euro"**
- 3) **TRASPORTI: SOTTOSEGRETARIO REINA, INTOLLERABILI COLLEGAMENTI CAI AL SUD**
- 4) **STATO DI AGITAZIONE PER COMPORTAMENTO ASSUNTO DA ALITALIA – CAI**
- 5) **Lufthansa, traffico aereo in calo del 5%**
- 6) **Alitalia: Letta convoca azienda e sindacati per il 24 aprile**

News Slai Cobas

- 1) **Slai Cobas Alfa Romeo: assolto il compagno Massimo**
- 2) **RIDIAMO UNA IDENTITA' ALLA CLASSE OPERAIA**
- 3) **Gli imbrogli della Cgil**
- 4) **Presidio in RSA Pertini**

Approfondimenti:

1) **Malpensa flop Le cifre del disastro**

I numeri, questi numeri, il presidente della Sea Giuseppe Bonomi li recita a memoria: «Nel 2007 Malpensa ha registrato 23,8 milioni di passeggeri, nel 2008 19 milioni. Ne abbiamo persi 7,4 milioni a causa del ritiro di Alitalia, ma ne abbiamo guadagnati 3,1 milioni grazie agli altri vettori». A un anno dal de-hubbing, come i tecnici chiamano la ritirata di Alitalia che da 1.237 è planata a 187 voli settimanali, a Malpensa mancano all'appello un quarto dei voli che aveva nel 2007, passando da 4.500 movimenti settimanali totali a 3.341. Ora la scommessa si chiama Lufthansa. I tedeschi hanno creato una compagnia ad hoc, Lufthansa Italia, che nello scalo piazza 8 aerei per 11 destinazioni: le basi per fare dell'aeroporto varesino il quarto hub del gruppo, dopo Monaco, Francoforte e Zurigo.

Nell'attesa, però, Milano non è più il grande aeroporto del ricco Nord. Lo dicono le classifiche di «accessibilità intercontinentale diretta», quelle che misurano quanto una città possa dirsi collegata col mondo. Ora, come dice il vicedirettore del Certet-Bocconi, Oliviero Baccelli, da Malpensa «diverse destinazioni non sono più coperte». Nel 2007 lo scalo era all'ottavo posto in Europa, tra gli hub di seconda fascia in cui c'è anche Roma; nel 2008 è uscita dal club - come segnala l'ultimo osservatorio

stilato proprio dal Certet per Unioncamere Lombardia - perdendo 8 punti e finendo dietro Madrid e Istanbul. Un anno fa la Sea calcolava che tre anni sarebbero bastati per tornare ai livelli del 2007. Con la crisi (che colpisce più duramente Linate, per i tagli di chi vola per affari) di anni ne serviranno almeno quattro. La chiave della resurrezione sta nella rinegoziazione degli accordi bilaterali, quelli che permettono a una determinata compagnia - Alitalia, finora - di volare verso un Paese extra Ue.

A gennaio, l'emendamento «salva-Malpensa» al decreto anti-crisi, impegnava il governo a promuovere «entro 30 giorni» tale rinegoziazione. Su una trentina di pratiche ne sono state sbloccate solo due: Corea del Sud e Cina, che tre settimane fa ha accettato la «clausola comunitaria». Dall'Ue ciascun vettore è ora libero di atterrare oltremuraglia. Il resto va a rilento. Ma visto che tra gli spettatori interessati c'è anche Lufthansa Italia (vorrebbe volare in Russia, ad esempio, la cui pratica è impantanata), «se questi accordi non si rivedono, Malpensa rischia di fermarsi in mezzo al guado», dice Roberto Rossi, della Fit-Cisl. Servirebbe una nuova sferzata della politica, ma passato il can can di un anno fa, oggi latita. «Forse con le elezioni europee i politici torneranno a farsi vedere. Per ora se ne sono dimenticati», conferma Rossi. Tra i più attivi resta il governatore lombardo Roberto Formigoni, il quale tuttora dichiara che «su Malpensa ancora non ci siamo».

E di non essere «soddisfatto del “servizietto” fatto dall'Alitalia di Roberto Colaninno». Ma poi quando tre mesi fa i sindacati gli hanno chiesto «un incontro per discutere dei problemi di Malpensa - racconta Nino Cortorillo, numero uno della Filt-Cgil in regione - non ci ha dato risposta. Un anno fa mandava le auto a prenderci a casa, oggi nemmeno ci riceve... Perché oggi tutti, la Regione, la Lega, sono spariti». La Lega reagisce: «Oggi si parla poco di Malpensa, perché chi doveva fare l'affare con Alitalia l'ha fatto. Ma la Lega non ha mai mollato la presa - ribatte il numero due del Carroccio alla Camera, Marco Reguzzoni -. Per quanto mi riguarda continuo a fare interrogazioni, perfino esposti in Procura a alla Concorrenza Ue. Per liberalizzare gli accordi bilaterali ci vorrà tempo, ma la macchina s'è messa in moto. Quello che non ci piace è l'atteggiamento del commissario europeo ai Trasporti Antonio Tajani che, con la scusa della crisi, ha congelato gli slot non utilizzati. Su questo stiamo dando battaglia come sul monopolio che a Linate Alitalia mantiene sul Milano-Roma».

L'ex Cai ha ottenuto da Sea i tappetini rossi, in cambio ha siglato l'accordo che ha permesso a Sea di salvare l'handling e i suoi 3 mila lavoratori. Alitalia ha pure ventilato tre nuovi voli intercontinentali da Malpensa (Miami, Buenos Aires e Shanghai), ma tutto è rimasto nel cassetto delle buone intenzioni, come del resto il «tavolo» aperto tra Alitalia e Regione Lombardia. Bonomi dunque è stato costretto a far tornare i conti con quello che ha, trovando d'accordo anche i sindacati. In Lufthansa ha trovato il «vettore di riferimento»; con EasyJet, e non solo, ha cambiato il volto del Terminal 2, trasformato in scalo low cost, un caso unico in Europa di convivenza dei due modelli. Il conto di questo limbo per ora lo pagano i lavoratori. In 390 saranno pensionati in anticipo dalla Sea che ha tra i 7 e gli 800 lavoratori in cassa integrazione. Che salgono a 2.500 se si considerano cargo e indotto. **La Stampa.it 23.04.09**

2) "Questo scalo è un deserto Ore di coda, pochi euro"

Settanta, ottanta taxi. Tutti incolonnati sotto il sole a pochi metri dalle porte scorrevoli con la scritta «Arrivi». A Milano in questi giorni c'è il Salone del Mobile: cocktail, designer, espositori, clienti e inaugurazioni. Eppure a Malpensa la frenesia cittadina sembra lontana. I taxisti chiacchierano fra loro. «Inizio il turno alle 16 e capita che il primo cliente lo carico alle 20. E magari è solo un tizio che ha perso l'aereo e deve correre al terminal 2, ad appena cinque chilometri. Una manciata di euro. Torno e mi rimetto in coda. Una giornata di lavoro buttata». Massimo Tirone scuote la testa, spinge la macchina in folle e avanza di un metro. «Da dicembre noi boccheggiamo, è ora che la politica faccia qualcosa». Noia, impotenza e frustrazione. Da quando Alitalia ha trasferito gran parte delle rotte internazionali a Fiumicino, i dipendenti dello scalo lombardo, e tutto l'indotto che gli ruota attorno, vivono con il fiato sospeso.

«Come vanno le cose? E' presto detto: nei weekend impacchetto 100 valigie, durante la settimana mi

fermo a 50. Un anno fa erano il doppio - racconta Roberto, 27 anni, mentre aspetta l'arrivo di un cliente - Ma a chi ci mangia sopra va bene così. Cacciassero Alitalia gli altri arriverebbero a prendere gli slot, oh come arriverebbero...». Le grandi firme, quelle che avevano le boutique dopo gli imbarchi, si sono arrese: Trussardi, Diesel, Valentino solo poche settimane fa. Troppo alti gli affitti. Troppo pochi i viaggiatori. «E la Sea, la società che gestisce i servizi aeroportuali, non accetta nemmeno di rivedere i contratti» mugugna una commessa. Hanno fatto la stessa fine anche un cravattificio, un negozio di camicie e un'ottica. «Gennaio, febbraio e marzo sono stati mesi difficilissimi. In alcune ore del giorno non ci fa compagnia nemmeno l'altoparlante, sembra il deserto dei tartari» conferma Milena Puricelli, anche lei commessa in un negozio del primo piano. Alessandro Costantini, che vende giornali e sigarette proprio di fianco ai banconi del check-in, sintetizza senza giri di parole il clima che si respira fra i lavoratori dello scalo: «Stiamo aspettando che Alitalia molli l'osso e che ceda i diritti per i voli intercontinentali ad altre compagnie aeree. Questo aeroporto funziona solo se fa da centro di smistamento. Da quando è arrivata Lufthansa le cose sono già migliorate, ma i nodi politici non sono stati risolti. A dicembre molti lavoratori del settore cargo sono rimasti a casa e lo stesso sta accadendo con gli stagionali, senza contratti nuovi. E' un anno di sofferenza, ci sentiamo tutti in stand-by».

Verso sera, però, Malpensa sembra risvegliarsi dal torpore. Al check-in della Brussels Airlines c'è persino un po' di coda. «Noi non ci possiamo lamentare - spiega una hostess - Ma vada a vedere il corridoio numero 3, quello dell'Alitalia». Quattro voli in partenza, una ventina di viaggiatori in tutto, tre hostess che parlano del più e del meno e un'altra che legge un romanzo dietro al bancone più isolato. «Quando se n'è andata Alitalia i passeggeri si sono quasi dimezzati - spiega un dipendente della Sea - Ma questo scalo ha i servizi che funzionano e lasciarlo morire così sarebbe un peccato». Avventurarsi sulle scale mobili che scendono verso il primo piano è desolante. I cartelloni con le scritte: «Una cravatta, una borsa, un profumo... Hai tempo? Goditi Malpensa» sembrano una beffa. Di fronte al cantiere del nuovo hotel Sheraton il ragazzo che sposta i carrelli dei bagagli sembra fiducioso: «Si erano fermati, poi si sono rimessi a correre. Sarà pronto per la fine del 2010. Questi sanno quello che fanno: fra dodici mesi Malpensa sarà risorta». **La Stampa 23.04.09**

3) TRASPORTI: SOTTOSEGRETARIO REINA, INTOLLERABILI COLLEGAMENTI CAI AL SUD
"Intollerabile il comportamento della Cai nelle tratte di collegamento con il Sud del Paese e con le isole. Ancora una volta siamo costretti a denunciare i gravi disservizi della compagnia aerea. Siamo alle solite, il volo di collegamento tra Roma e Catania delle 13.10 dopo una prima ora di continui rinvii ritarda di ore senza precisazione alcuna per i passeggeri".

Questa la denuncia del sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Giuseppe Maria Reina che precisa: "Per di più, alla situazione di incertezza e di assoluto abbandono dei viaggiatori, si aggiungono le voci che indicano il veicolo distaccato per assicurare altri collegamenti con il Nord".

Il sottosegretario annuncia che chiederà all'Enac che avvii un'indagine conoscitiva a fini delle sanzioni previste per vicende di questo tipo e intervenga in tutte le sedi affinché si interrompa questo collegamento aereo che "viola tutti i principi della dignità della persona. Perché crea disordine, scompiglio, gravi inefficienze". "A questo punto -aggiunge il sottosegretario- della nuova compagnia Alitalia-Airone possiamo davvero fare a meno ma ciò che è più grave è constatare che non esiste affatto la conclamata efficienza che i cittadini tutti si aspettavano con il cambio di proprietà della società di bandiera. Non attenderemo certo -promette Reina- le inevitabili e comprensibili interrogazioni parlamentari per chiedere espressamente dall'interno che si faccia chiarezza una volta per tutte". **(ASCA) - Roma, 23 apr 09**

4) STATO DI AGITAZIONE PER COMPORTAMENTO ASSUNTO DA ALITALIA – CAI
L'ATM (Air Traffic Management Professional Project), costituita dalle Organizzazioni Sindacali LICTA (Lega Italiana Controllori Traffico Aereo), ANPCAT (Associazione Nazionale Professionale Controllori e Assistenti al Traffico aereo) e CILA-AV (Confederazione Italiana Lavoratori Autonomi -

Assistenza al Volo), hanno formalizzato l'adesione alla FAST (Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti) Comparto Aereo e Servizi a Terra per unire le forze in questo difficile momento politico/economico, in modo da poter tutelare meglio i già numerosi iscritti del Comparto Aereo storicamente iscritti a codeste sigle, proiettandosi nel futuro alla ricerca di migliori condizioni al di fuori delle ideologie o dai pregiudizi politici, rivendicando di fatto la propria completa autonomia come essenziale valore. E' proprio il caso di dire che con l'entrata in FAST, delle tre sigle raccolte in ATM, che rappresentano in ENAV la maggioranza dei Controllori di Volo, la FAST Comparto Aereo e Servizi a Terra, "decolla in massima sicurezza"! A questa nota di alto spessore sindacale e politico, dobbiamo parimente, purtroppo, evidenziare la parzialità e la discriminazione attuata dalla dirigenza della Compagnia Aerea Italiana (Alitalia – CAI), che nega i pur minimi diritti sindacali alla nostra Organizzazione, non accettando di accreditarci le deleghe dei nostri numerosi associati (Piloti) presenti nella propria Azienda. Tale atteggiamento perpetua la linea di cercare l'esclusione dal tavolo negoziale dei sindacati autonomi ritenuti "poco concertativi" anche se più rappresentativi degli altri. La FAST Comparto Aereo e Servizi a Terra, sul comportamento assunto da Alitalia – CAI ha dichiarato lo stato di agitazione del personale interessato e ha attivato le seconde procedure di raffreddamento previste dalla Commissione di Garanzia sul diritto di sciopero, nella speranza che si manifesti la volontà, da parte della dirigenza di Alitalia – CAI, di scongiurare uno sciopero altrimenti inevitabile. Si conferma lo sciopero dichiarato da CILA-AV, per gli Assistenti al Volo dell'ENAV, dalle ore 12.00 alle ore 16.00 del giorno 15 maggio 2009 (con l'esclusione degli aeroporti della regione Abruzzo).

(22/04/2009) – IMG Press

5) Lufthansa, traffico aereo in calo del 5%

Il traffico aereo di Deutsche Lufthansa, [seconda compagnia aerea d'Europa](#), è calato del 5% durante il mese di marzo. [L'azienda avrebbe infatti dichiarato](#) - stando a quanto riporta il media Bloomberg - che a penalizzare fortemente il trend nel numero dei passeggeri ospitati a bordo dei propri veicoli, sia stata soprattutto una cattiva contribuzione delle rotte transatlantiche. Il numero dei posti occupati è così calato del 2,7% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a quota 5,59 milioni.

Finanza e Borse.it 22.04.09

6) Alitalia: Letta convoca azienda e sindacati per il 24 aprile

Il giorno 20 a Palazzo Chigi c'era stato un incontro tecnico su Atitech, (la società di manutenzione pesante di Capodichino, a Napoli), con rappresentanti delle amministrazioni e delle imprese interessate, per la messa a punto di tutti gli aspetti del problema. Il bando per la procedura di vendita della partecipazione azionaria del 100% di Atitech e del 60% di Alitalia Maintenance Systems (Ams, società di manutenzione motori con sede a Fiumicino, di cui il 40% è di Lufthansa Technik) prevede che le manifestazioni di interesse siano fatte pervenire entro il 30 aprile prossimo. In Atitech è previsto anche l'ingresso della nuova Alitalia e di Finmeccanica. La settimana scorsa Fantozzi, a Napoli per un'audizione al consiglio regionale, aveva annunciato che Letta a breve avrebbe convocato le parti sociali e imprenditoriali "per chiudere un accordo che è già in fase molto avanzata" su Atitech e per cercare "di mettere insieme una formula societaria e le condizioni contrattuali". Fantozzi aveva anche parlato di esuberi "fisiologici". In Atitech i dipendenti sono 650 circa, cui vanno aggiunte altre 150 unità nell'indotto. **L'Unione Sarda.it 22.04.09**

News Slai Cobas

1) Slai Cobas Alfa Romeo: assolto il compagno Massimo

E' stato assolto dall'accusa di tentata violenza privata il sindacalista Massimo Vinci che, nel settembre 2004, per protestare contro la difficile situazione all'Alfa Romeo di Arese, colpì con un bastone l'auto di servizio dell'ex

sindaco di Milano Gabriele Albertini, che stava inaugurando da primo cittadino un distributore a idrogeno nel quartiere Bicocca.

Il giudice monocratico della seconda sezione penale del Tribunale di Milano ha assolto l'imputato, assistito dall'avvocato Mirko Mazzali, perchè il fatto non sussiste.

Il 21 settembre 2004 il sindaco Albertini stava inaugurando un distributore a idrogeno, quando il sindacalista, appartenente allo Slai Cobas, colpì la sua auto di servizio con un bastone sul parabrezza. In quell'occasione si erano anche verificati alcuni tafferugli tra gli operai dell'Alfa Romeo di Arese e le forze dell'ordine.

Nel corso del processo l'ex primo cittadino si era anche costituito parte civile.

(ANSA). 20-APR-09

Massimo aveva in mano una semplice Bandiera con asta di plastica e non ha operato alcuna violenza.

Nonostante ciò il PM ha oggi chiesto la condanna a due anni di carcere.

Massimo Vinci, operaio della Fiat e delegato dello Slai Cobas, è stato messo in Cassa integrazione a zero ore dal 2002 ed è stato licenziato dalla Fiat il 1° marzo 2008.

Massimo, con Mario e Lina, altri delegati Slai Cobas, e altri operai non hanno accettato nei mesi scorsi 80.000 euro della Fiat e 33.000 euro degli americani di AIG, soldi dati in cambio della rinuncia al posto di lavoro presso l'area dell'Alfa di Arese.

Basta speculazioni sull'area di Arese. Vogliamo lavoro per Massimo e gli altri compagni licenziati!

Slai Cobas Alfa Romeo

2) RIDIAMO UNA IDENTITA' ALLA CLASSE OPERAIA

Più forza e più potere ai lavoratori nelle fabbriche, nei posti di lavoro, nella società.

Il 17-18-19 aprile si è svolto a Milano un importante e partecipato congresso nazionale dello Slai Cobas: i lavoratori, con l'unità dal basso, vogliono contrastare il modo di produzione capitalistico e un sistema basato sullo sfruttamento di milioni di proletari e che genera sofferenze a quasi tutta l'umanità. L'attuale crisi peggiorerà la situazione. I lavoratori devono organizzarsi perché la loro forza sta nell'unità.

Lo Slai Cobas è con loro per organizzare questa lotta.

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 di questo sistema basato sullo sfruttamento.

I padroni utilizzano il nazionalismo, il razzismo e le guerre per mantenere questo stato di cose.

Lo Slai Cobas si è riunito in congresso per organizzare la lotta dei lavoratori contro i padroni ed i loro governi, ma anche per dare questa risposta con una prospettiva anticapitalista.

Sul come affrontare questa sfida, abbiamo invitato al Congresso moltissime realtà di lotta e tutte le forze sindacali e politiche che sono disposte a muoversi in questa direzione.

In molti hanno risposto

Al congresso sono intervenuti:

Graziano Giusti (Gr. Lav. precari BG), Giuseppe Staffolani (CSA Vittoria di Milano), Michele Michelino (Work), Pino Gianpietro (Confederazione Cobas), Piergiorgio Tiboni (coord. Nazionale CUB), Marco Riformetti (Primo Maggio), Ugo Boghetta (dipart. lavoro PRC), Pierpaolo Leonardi (coord. nazionale RdB), Ezio Gallori (Pensionati Uniti), Roberto Firenze (Sinistra Critica), Enrico Moroni (FAI), Arturo Pinotti (Saalam Ragazzi dell'olivo-MI), Barbara Bee (Carc), Natale Azzaretto (PCL), avv. Ezio Bonanni, saluti dal Pdac, da Fabrizio Tomaselli (SdL) e Piattaforma Comunista.

Nella lotta e sugli obiettivi concreti verificheremo con loro, con tutte le forze disponibili e, soprattutto,

con i lavoratori, le convergenze e l'unità d'azione.

Lo Slai Cobas, in ogni caso, anche grazie a questo importante congresso svoltosi e conclusosi in modo unitario, porterà avanti autonomamente con decisione la lotta [.www.slaicobas.it](http://www.slaicobas.it)

3) Gli imbrogli della Cgil

Sono giorni importanti per gli esponenti territoriali della Cgil sparsi per l'Italia. Girano nei luoghi di lavoro col fine di spiegare orgogliosi le ragioni per cui la loro organizzazione non ha firmato l'accordo del 22 gennaio sottoscritto invece da Cisl, Uil e Ugl, e per cui chiamano di conseguenza i lavoratori prima ad esprimersi in un referendum contro l'intesa e poi a scioperare il prossimo 4 aprile.

Dicono che è un accordo inaccettabile, pronunciano parole di fuoco contro i loro colleghi confederali che hanno tradito i lavoratori, si ergono a paladini difensori e punto di riferimento di chi non ci sta a tollerare l'ennesimo attacco al mondo del lavoro.

Per far questo usano tutta una serie di argomentazioni inoppugnabili: "è un'intesa che indebolisce il contratto nazionale di lavoro, che penalizzerà ancor di più i salari, che non prevede un ampliamento della contrattazione di secondo livello, che crea una casta con la nuova idea di bilateralità che porta avanti...". Etcetera.

Tutte cose sacrosante effettivamente, anche se i toni che usano appaiono un po' troppo soft se si pensa che quella in atto è una vera e propria svolta autoritaria che ha l'intento di cambiare alle fondamenta il ruolo del sindacato in Italia.

Ciò su cui però i prodi cigiellini si incartano, imbrogliando letteralmente i lavoratori, sono gli argomenti vitali della rappresentanza sindacale e della partecipazione.

Nei luoghi di lavoro spiegano infatti che, per evitare in futuro altri colpi di mano di Cisl, Uil e Ugl in combutta con i padroni, "si deve rafforzare la partecipazione dei lavoratori nelle scelte che li riguardano". Per far questo indicano due strade: le consultazioni (i referendum sugli accordi) e il consolidamento del ruolo delle Rsu elettive nei luoghi di lavoro, favorendone la nascita dove ancora non ci sono.

Ma cosa c'è dietro? Vediamo di analizzare il pensiero della Cgil su questi due aspetti (basandoci sui fatti che compie questa organizzazione, non solo sulle parole che pronuncia)
Referendum

Fateci caso, in linea di massima la Cgil indice consultazioni nei luoghi di lavoro solamente quando è sicura di vincere. E infatti puntualmente trionfa con percentuali bulgare. Non è rilevante se lo faccia partendo da basi di ragione (come in questo caso contro l'accordo del 22 gennaio) o al contrario portando avanti posizioni antilavoratori (vedi il referendum sulla riforma del welfare dell'ultimo governo Prodi oppure le consultazioni sui tantissimi rinnovi a perdere dei contratti nazionali); risalta invece il significato della richiesta del parere dei lavoratori solo quando fa comodo alla linea politica portata avanti dall'organizzazione in quel preciso momento. Si può dunque in questo caso chiaramente parlare dell'istituto del referendum come uno strumento utile ai loro interessi, e non certo come un'opportunità per i lavoratori.

In altri termini, quando la Cgil è incerta sull'esito di una potenziale consultazione che potrebbe smentire una sua linea (o che addirittura potrebbe esserle dannosa), si sottrae dall'orpello di andare di fronte ai lavoratori per chiedere il loro parere.

Ma c'è di più.

Per garantirsi la vittoria schiacciante in ogni occasione, la Cgil evita accuratamente che nei luoghi di lavoro si dia vita ad assemblee dove esponenti sindacali possano spiegare le ragioni del sì e quelle del no (nel già citato caso della consultazione sul welfare fu ad esempio negata la parola ai sindacalisti, anche della stessa Cgil, che erano contrari all'accordo!). Ne viene fuori quindi ogni volta un quadro grottesco dove l'organizzazione sindacale che indice il referendum è la stessa che poi fa la "campagna elettorale" spiegando solo le ragioni di una parte, e la stessa che gestisce e poi verifica senza alcun controllo esterno i risultati della consultazione! Chiaro dunque che alla fine l'esito sia sempre nei termini del 90 e passa per cento a favore della posizione della Cgil, e chiaro

anche che questi siano dati numerici che la dicono lunga sulla loro reale attendibilità.

Un altro esempio clamoroso di questo modo di gestire le cose da parte della Cgil è l'argomento del Tfr nei fondi pensione. Quando i sindacati di base e i singoli lavoratori provarono al tempo (primavera-estate 2007) a fare controinformazione su questo importantissimo aspetto, per tutta risposta si trovarono sbattuta la porta in faccia dalla Cgil (in chiaro conflitto di interessi in quanto inserita nei consigli di amministrazione dei vari fondi di categoria), che si arrogò il diritto di spiegare ai lavoratori cos'era giusto e cosa sbagliato. Nessuno spazio per chi cercava di avvertire i lavoratori che giocarsi la liquidazione in borsa avrebbe comportato dei seri rischi in caso di crisi economica... (la risposta era sempre: "siete catastrofisti!"...). Quale credibilità ha dunque un'organizzazione che si dichiara favorevole alla partecipazione dei lavoratori solo quando le fa comodo?

Non dovrebbe essere la loro parola sempre importante, a prescindere dalla posizione definita nelle alte stanze del sindacato di Epifani?

Rappresentanza sindacale e ruolo delle Rsu

Negli stessi momenti in cui, nelle settimane successive all'accordo firmato da Cisl e Uil, Epifani infamava ad alta voce Bonanni e Angeletti, a bassa voce li chiamava invece ad un incontro per definire le regole della rappresentanza sindacale ("incontro che dovrebbe tenersi la settimana prossima", ha annunciato l'altro ieri Bonanni).

Perché questa mossa? La Cgil è consapevole di essere maggioritaria in gran parte dei luoghi di lavoro, e comunque in generale più forte tra i lavoratori rispetto a Cisl e Uil.

Rilanciando quindi la nascita degli organismi elettivi, conta di ristabilire i rapporti di forza nei confronti dei cugini confederali.

Ma, anche in questo caso, vediamo se alle belle parole corrispondono i fatti.

In tutte quelle situazioni in Italia dove negli ultimi anni sono nate anime di sindacalismo di base, la Cgil si è di regola quasi sempre opposta all'indizione delle elezioni dei delegati. E lo ha fatto ogni volta proprio con la sponda di Cisl e Uil.

Il giochetto è semplice: fanno finta di non aver trovato l'accordo indire le elezioni nel luogo di lavoro e così si tengono i loro delegati Rsa non elettivi, lasciando ai margini il sindacato di base sorto a causa del malcontento per le linee confederali.

Anche qui la domanda è la solita: non dovrebbe la Cgil essere sempre a favore della democrazia sindacale nei luoghi di lavoro, e non solo quando sa che vincerà? Non dovrebbe favorire le libere elezioni dei delegati, a prescindere dal fatto che sia maggioritaria o meno? Ma soprattutto, non dovrebbe essere più coerente, evitando di trattare con Cisl e Uil (rafforzando anche loro, oltre che se stessa) proprio mentre ci si scaglia contro per la vergogna che hanno firmato?

Tra l'altro c'è da giurare che l'intesa tra Cgil, Cisl e Uil sarà piena di disposizioni volte a mettere in difficoltà il sindacalismo di base, se non addirittura ad escluderlo proprio.

L'imbroglio della Cgil dunque sta proprio in questo: proclamarsi in pompa magna in una maniera di fronte ai lavoratori su argomenti importanti come quelli del rifiuto di accordi dannosi, della partecipazione e della rappresentanza (cercando in questo modo di recuperare popolarità), salvo poi comportarsi nei fatti in tutt'altro modo quando qualcuno con un potenziale seguito chiede semplicemente di

presentarsi alla prova dei voti in una consultazione referendaria o nelle elezioni Rsu.

Un modo di fare troppo incoerente per pensare che lo sciopero e la manifestazione del 4 aprile prossimo siano veramente credibili e frutto di una reale convinzione di doversi opporre all'intesa. Anche perché parti della Cgil stanno tra l'altro già cedendo (ad esempio la Flai), e la sensazione è quella che alla fine Epifani (come ha fatto per la vertenza Alitalia) si accontenterà di qualche piccola concessione per apporre anche la propria firma su questo accordo vergognoso.

Di certo meno contraddittorio come risposta agli attacchi del governo appare invece il percorso di lotta individuato da tempo dal sindacalismo di base con le date del 28 marzo (manifestazione nazionale a Roma) e del 23 aprile (sciopero generale).

Percorso di cui parleremo nei prossimi giorni su questo sito.
Per Senza Soste, Licio Galdo 16 marzo 2009

4) Presidio in RSA Pertini

Presidio in RSA Pertini

il 2 maggio 2009, dalle ore 13,30 alle ore 17,30,

dopo la festa, lavoratrici e lavoratori delle OO.SS. di Base, tornano a presidiare il proprio posto di lavoro, per difendere la Qualità e Sicurezza della Salute dei Cittadini.

Continueranno a raccogliere le firme, per fermare il processo di trasformazione in ASP (azienda servizi alla persona), della RSA Pertini.

Un appello a tutti, forze politiche e sociali, per aderire e sostenere tale iniziativa, Resistere allo Smantellamento scientifico della Sanità Pubblica ad opera di politici che, vogliono mercificare la nostra Salute.

E' in gioco il futuro di tutti !

La trasformazione della attuale RSA in ASP (Azienda Servizi alla Persona), costituirebbe un ulteriore passo verso la Privatizzazione, di ciò che ancora funziona nella nostra Sanità. In più, vorrebbero farci pagare il costo di ulteriori nuovi posti d'oro, per i 5 amministratori che, entreranno nel Consiglio di Amministrazione, futuro ospizio per gli ennesimi trombati della politica!

Facciamo appello a tutte le persone libere perché, politici di centro-destra-sinistra, non procedano a concertare, con la triade sindacale, questo progetto, nefasto per utenti e lavoratori.

Agata Dematteis
RSU Aziendale eletta nelle liste



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. 162 Milano, 23.04.2009