



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) Trasporto Aereo: SCIOPERI: DUE MESI DI PASSIONE. ANCORA IN 2 MLN SENZA CONTRATTO**
- 2) Fatturato Blue Panorama: +15% la stima d'aumento quest'anno**
- 3) ALITALIA: SCELTA AIR FRANCE PER EVITARE PENALE SU SKY TEAM**
- 4) Alitalia-Air France, l'accordo c'è A Parigi il 25% della compagnia**
- 5) Un conto da 4 miliardi Accordo fatto con Air France**
- 6) Alitalia stanga Malpensa. Sciopero in vista ai cargo**
- 7) «Malpensa uccisa da Cai. La Lega faccia qualcosa, come promesso»**
- 8) Alitalia air france, ma non dovevamo vederci più**
- 9) Alitalia ignora il partito del Nord**

News Slai Cobas

- 1) UNA MAGNIFICA LOTTA**

Approfondimenti:

- 1) Trasporto Aereo: SCIOPERI: DUE MESI DI PASSIONE. ANCORA IN 2 MLN SENZA CONTRATTO**

Sul fronte degli scioperi, si parte il 5 gennaio nel trasporto aereo con lo stop dei lavoratori di Techno Sky aderenti a Fim-Cisl, Fiom-Cgil, Uilm-Uil e RSU; l'8 gennaio invece sciopero di 4 ore (dalle 12 alle 16) indetto dal personale Enav aderente all'Anpcat.

Il 19 sarà: per quattro ore (dalle 10 alle 14) si fermerà il personale navigante di cabina e gli assistenti di volo della compagnia Air One. Nella stessa giornata sciopero anche da parte del personale di

Meridiana e di Eurofly, ma con modalita' diverse: gli assistenti di volo e personale di terra di Meridiana si fermano per 4 ore (dalle 12 alle 16) mentre i piloti incorceranno le braccia per 24 ore. Per quanto riguarda i piloti di Eurofly lo stop e' di 4 ore (dalle 12 alle 16). **Asca,02.01.09**

2) Fatturato Blue Panorama: +15% la stima d'aumento quest'anno

"Malgrado la crisi del settore, il fatturato di Blue Panorama nel 2008 è stato di 280 milioni di euro, in crescita del 15% sul 2007, e per il 2009 le stime indicano un ulteriore aumento del 14-15%". Così ha dichiarato nei giorni scorsi il presidente Franco Pecci, manifestando l'interesse per 12 aerei della vecchia Alitalia messi in vendita nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria. Il presidente ha poi fatto riferimento al tema dell'aggregazione tra piccole e medie compagnie italiane, sottolineandone la necessità per il trasporto aereo del nostro Paese. **Guidaviaggi.it 02.01.09**

3) ALITALIA: SCELTA AIR FRANCE PER EVITARE PENALE SU SKY TEAM

La nuova Alitalia ha scelto Air France come partner internazionale per evitare di pagare una penale nel caso in cui, scegliendo un'altra compagnia tipo Lufthansa, sarebbe dovuta uscire dall'alleanza Sky Team. Lo scrive oggi La Repubblica, citando fonti vicine ai vertici di via della Magliana. "Perche' abbiamo scelto Parigi? - scrive La Repubblica citando tali fonti -. Per tre buone ragioni: il loro network e' piu' compatibile con il nostro e ci conosciamo da anni. Ma soprattutto se avessimo lasciato Sky Team avremmo dovuto pagare una penale superiore a 200 milioni" **(ASCA) - Roma, 2 gen 09**

4) Alitalia-Air France, l'accordo c'è A Parigi il 25% della compagnia

Sarà Air France il partner internazionale della nuova Alitalia di Roberto Colaninno. Un'intesa di massima tra le due parti sarebbe stata raggiunta nelle ultime ore del 2008. Parigi, secondo fonti vicine alla trattativa, dovrebbe rilevare il 25% della compagnia di bandiera italiana per un prezzo di poco superiore a 300 milioni, pari a una valorizzazione dell'intera società di 1.200 milioni circa. Già 150 in più di quelli versati dalla Cai al commissario straordinario Augusto Fantozzi per rilevare gli asset operativi del gruppo.

L'accordo definitivo sarà firmato nei prossimi giorni, dopo che saranno limati gli ultimi dettagli tecnici, mentre i vertici della Cai hanno cancellato l'appuntamento previsto per i prossimi giorni con Lufthansa. A questo punto è molto probabile che l'Alitalia possa decollare il prossimo 13 gennaio, primo giorno dell'era Colaninno, con a bordo anche il partner francese.

Air France aveva presentato una prima offerta per Alitalia già nel corso dell'asta aperta quasi due anni fa dall'allora ministro dell'Economia Tommaso Padoa-Schioppa. A inizio 2008 aveva aperto un negoziato in esclusiva con il Tesoro, salvo poi fare marcia indietro in primavera sia per le resistenze sindacali che per il "no" di Silvio Berlusconi a un'intesa con Parigi. Uscita dalla porta, ora la compagnia transalpina rientra dalla finestra, mettendo a disposizione di Alitalia il suo capillare network intercontinentale gestito sia con la propria livrea che con il marchio di Klm.

La Repubblica.it 01,01,09

5) Un conto da 4 miliardi Accordo fatto con Air France

DIECI mesi dopo, con quasi lo 0,3 per cento di pil sottratto ai contribuenti e 7.000 posti di lavoro in meno, Alitalia torna a parlare francese. Era il 14 marzo 2008 quando Air France-KLM depositava la propria offerta vincolante, subito accettata dal Consiglio di Amministrazione di Alitalia. Sono stati 10 mesi da incubo per i viaggiatori, presi ripetutamente in ostaggio in una battaglia senza esclusioni di colpi in cui la politica ha occupato un ruolo centrale, dimentica della recessione che ci stava investendo. In questi 300 giorni gli italiani hanno visto franare il prestito ponte di 300 milioni di euro concesso quasi all'unanimità dal Parlamento italiano. Oltre a perdere così un milione al giorno, i

contribuenti si sono accollati i debiti contratti dalla bad company per quasi tre miliardi. Ci sono poi circa 7.000 posti di lavoro in meno nella nuova compagnia rispetto all'offerta iniziale di Air France, che comporteranno, oltre ai costi sociali degli esuberanti (soprattutto di quelli che riguardano i lavoratori precari), oneri aggiuntivi sul contribuente legati al finanziamento in deroga degli ammortizzatori sociali, per almeno un miliardo di euro. Il conto pagato dal contribuente è, dunque superiore ai 4 miliardi di euro, più o meno un terzo di punto di pil, quasi due volte il costo della social card e del bonus famiglia messi insieme.

Sarà Air France-KLM l'azionista di maggioranza, in grado di decidere vita, morte e miracoli della compagnia sorta dalle ceneri di Alitalia. Poco importa che sia italiana la faccia, che si chiami ancora Alitalia la nuova compagnia. Sarebbe stato così comunque, anche con il 100 per cento del capitale nelle mani di Air France-KLM. Come canta Carla Bruni, chi mette la faccia "non è nulla", chi mette la testa "è tutto".

La composita cordata italiana ha dovuto subito rinunciare all'italianità della compagnia perché non era da sola in grado di far decollare neanche il primo aereo, previsto in volo sui nostri cieli il 13 gennaio prossimo venturo. Air France rileva il 25% della nuova compagnia, versando 300 milioni. Questo significa che il 100 per cento del capitale viene oggi valutato 1200 miliardi, circa 150 milioni in più dei 1052 pagati a Fantozzi da Colaninno e soci solo un mese fa. Questo sovrapprezzo si spiega col fatto che CAI ha nel frattempo acquisito Air One. Si tratta di una compagnia in crisi, con un debito verso i soli fornitori valutato attorno ai 500 milioni di euro, ma il valore dell'acquisizione di Air One è tutto nella soppressione dell'unico concorrente sulla tratta Milano-Roma, consumatosi con il beneplacito della nostra Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Anche questi 150 milioni vanno aggiunti al conto pagato dagli italiani. E' sono sicuramente una sottostima dei costi che dovremo pagare per la mancata concorrenza.

Conti fatti, è soprattutto Air France dunque ad aver fatto un affare. Rileva una compagnia più leggera di 7000 dipendenti rispetto a quella che avrebbe acquisito nel marzo scorso, che ha nel frattempo assunto una posizione di monopolio nella tratta più redditizia versando molto meno di quel miliardo su cui si era impegnata solo 10 mesi fa.

Dopo avere subito un danno ingente in conto capitale e avere assistito alla beffa finale di vedere documentata, nero su bianco, la svendita della loro compagnia di bandiera allo straniero da parte dei "patrioti" della Cai, i cittadini italiani rischiano ora di vedere salire ulteriormente le tariffe aeree, in barba alla deflazione. Per scongiurare questo pericolo l'Autorità Antitrust dovrà assicurarsi fin da subito che gli slot lasciati liberi da Alitalia vengano venduti sul mercato. Le speranze di concorrenza in Italia riposano ormai solo sull'ingresso di Lufthansa-Italia nella tratta Milano-Roma. Varrà senz'altro molto di più della moral suasion esercitata da chi, dopo aver benedetto la fusione fra CAI e Air One il 3 dicembre scorso, oggi promette di monitorare da vicino le tariffe della nuova compagnia.

La Repubblica.it (2 gennaio 2009)

6) Alitalia stanga Malpensa. Sciopero in vista ai cargo

Proteste in Lombardia per il piano voli di Alitalia: la nuova compagnia sotto accusa per l'abbandono di Malpensa, e il centrosinistra attacca ricordando che il piano del governo Prodi osteggiato da Berlusconi non avrebbe penalizzato così tanto l'aeroporto. Ma c'è anche agitazione tra i lavoratori, Alitalia cargo dal 13 gennaio taglia i voli completamente, da 18 settimanali a zero, e la Atha, la società che ha l'appalto del servizio di carico e scarico merci, ha già preannunciato la volontà di procedere con la mobilità epr 100 dipendenti. I sindacati stanno tenendo dalle 10 di questa mattina (2 gennaio) un'assemblea in aeroporto: "Vogliamo dare una risposta forte a questa nuova tegola - spiega Ezio Colombo della Filt Cgil - chiederemo ai lavoratori di fare uno sciopero il prossimo 7 gennaio".

Varesenews.it Venerdì 2 Gennaio 2009

7) «Malpensa uccisa da Cai. La Lega faccia qualcosa, come promesso»

Penati: «Chi era contro il piano di vendita a Air France ora sostiene un piano che farà morire lo scalo»

MILANO - «Questo piano Alitalia ha ucciso Malpensa nel silenzio generale del mondo economico, finanziario e imprenditoriale». Filippo Penati, presidente della Provincia di Milano, va all'attacco del piano di Cai che comincia essere delineato e dovrebbe prevedere un'intesa con Air France e una riduzione di voli su quello che una volta qualcuno chiamava «hub», ovvero l'aeroporto di Malpensa. Ma più che contro la nuova Alitalia, Penati si scatena contro chi aveva giurato di voler difendere gli interessi del sistema aeroportuale di Milano: imprenditori, la Lega e il governo berlusconi.

CAPITALE - «Non più di dieci -undici mesi fa - afferma Penati - il gotha della finanza e dell'economia milanese, da Diana Bracco a Emma Marcegaglia, da Assolombarda a Banca Intesa, dalla Camera di Commercio fino a Marco Tronchetti Provera si erano spesi più volte in opposizione al Governo Prodi contro l'ipotesi di ridimensionamento di Malpensa. Ora hanno tradito il Nord abbandonando al suo triste destino Malpensa, in cambio, per molti di loro, di una ben più interessante partecipazione in Cai. Hanno così dimostrato, ancora una volta, che il grande capitale se ne frega delle esigenze dei territori e delle comunità e va dove trova maggior interesse. In questo caso - continua Penati - ha preferito investire in Cai, anziché investire su Malpensa, lasciando solo il sistema economico-produttivo delle piccole medie imprese, che dal pesante ridimensionamento di Malpensa è fortemente penalizzato».

APPELLO ALLA LEGA - «La Lega aveva promesso - aggiunge Penati - che il Governo sarebbe venuto a Malpensa. Il Governo non solo tace sullo scalo lombardo, ma non ha nemmeno mosso un dito per la liberalizzazione delle rotte di volo. C'è bisogno di una forte iniziativa politica - conclude Penati - e per questo faccio appello alla Lega, affinché si convinca finalmente a unire le forze a difesa di Malpensa, tradita dalla logica degli affari del grande capitale del nord e dal governo Berlusconi». **Il Corriere della sera.it 02.01.09**

8) Alitalia air france, ma non dovevamo vederci più

Sorpresa: torna la compagnia d'Oltralpe e lo spettro della "svendita" è sempre più presente. La compagnia di bandiera verrà svenduta alla stessa Air France, ma a un prezzo decisamente inferiore. Una soluzione che rende tutti infelici e contenti

Un affarone. Nonostante non ci sia ancora nulla di ufficiale, i giornali danno per fatto l'accordo tra la Cai e Air France-Klm: rispettate dunque le previsioni di questi giorni, il partner ufficiale per la nuova compagnia che risorge dalle ceneri della vecchia Alitalia parlerà francese. L'intesa sarà ufficializzata intorno al 10 gennaio, ma già oggi sono trapelati molti particolari dell'accordo vincolante che leggerà Roberto Colaninno e Rocco Sabelli a Jean-Cyril Spinetta e Pierre-Henri Gourgeon: il contratto porterà Air France-Klm al 25% del capitale della nuova Alitalia, con un esborso complessivo di 310 milioni (270 milioni di costo delle azioni più un premio di altri 40 milioni). L'occasione sarà l'aumento di capitale per 1,1 miliardi che i soci italiani di Alitalia sottoscriveranno a breve. La smentita arrivata ieri da un socio Cai, l'imprenditore napoletano Ninni Carbonelli D'Angelo - *"non siamo ancora alla firma"* - pare essere assolutamente di prammatica. Intanto è stato firmato il closing tra AP Holding, società controllata dal Gruppo Toto, e Cai per il passaggio di proprietà alla Compagnia aerea italiana di Air One, Air One CityLiner, Eas (European Avia Service) e Air One Technic per un controvalore di 300 milioni di euro. In base agli accordi, il Gruppo Toto reinvestirà 60 milioni in Cai.

I NUOVI ACCORDI - Gli accordi prevedono anche che il nuovo consiglio di amministrazione venga elevato da 15 a 19 membri, di cui tre appannaggio dei francesi (il quarto andrà a un aggregato dell'ultim'ora alla coalition of the willings, Achille D'Avanzo), mentre l'esecutivo arriverà a 9 componenti (due in più); nello statuto sono inoltre presenti dei meccanismi di tutela delle minoranze che dovrebbero permettere ai transalpini una serie di check & balances sulla gestione e sulle scelte strategiche. In più, i giornali parlano di un *"patto industriale"* tra Italia e Francia che permetterebbe a Parigi di uscire dal capitale in caso di decisioni contrarie ai loro interessi, senza alcuna penale da

pagare. Importante anche la “*soluzione diplomatica*” raggiunta sulla famosa clausola di lock-up, che è finita già sotto la lente degli osservatori: dopo quattro o cinque anni, il partner in minoranza potrà acquistare senza alcuna limitazione le azioni dei soci italiani. Questo significa che anche i più riottosi tra i soci più riottosi, tra i quali erano serpeggiati in questi mesi malumori sull’affare e sulla sua gestione da parte della coppia Colaninno-Sabelli, potranno scegliere se uscire subito, come avevano paventato, o in un termine comunque già segnato dagli accordi italo-francesi. La nuova Alitalia (il cui nome sarà Alitalia S.P.A.) aderirà all’alleanza Sky Team, nella quale è già presente Air France, e dovrà quindi uscire da Star Alliance, nella quale era presente Air One.

CONFRONTI - E basta andare a confrontare i numeri delle precedenti offerte con quelli attuali per capire che l’accordo attuale conviene ai francesi molto più di quelli che avevano stipulato con il governo italiano nelle due precedenti occasioni, quegli accordi che erano poi saltati per le resistenze dei sindacati e il no dell’attuale presidente del Consiglio, che si diceva non-disposto a una “*svendita*” di Alitalia. Il progetto francese prevedeva 1.700 esuberi: 1.400 sono nella parte Fly che ha 11.172 addetti, 300 tra i 3.200 lavoratori di Az Servizi. Cai ha raggiunto l’invidiabile quota di 7mila esuberi (compresa Air One). Dal punto di vista economico, l’offerta pubblica di scambio sui titoli di Alitalia che Air France aveva varato a dicembre prevedeva un concambio di un’azione ogni 70, che avrebbe permesso di rilevare il 49% delle azioni di proprietà del ministero dell’economia. Poi, a marzo, è stata aggiornata in pejus: la valorizzazione dei titoli Alitalia è diventata pari a quasi 10 centesimi, contro i 35 promessi nella prima offerta. Ovvero, per un controvalore un anno fa di quasi due miliardi, e nove mesi fa di 1,2 miliardi di euro. Oggi, Air France entra in Alitalia da socio forte per un quarto di quella cifra, con la prospettiva tra qualche tempo di prendere il pieno controllo della compagnia. Un tempo che potrebbe anche essere più rapido degli accordi oggi sottoscritti, soprattutto nel caso che il piano industriale messo a punto da Colaninno e Sabelli non dovesse portare agli obiettivi indicati nel primo e nel secondo anno di gestione. GENI DEL CAPITALISMO - D’altronde, il tempo passato dalla prima soluzione prospettata (12 mesi) ha contribuito a far deteriorare ulteriormente il valore della compagnia, e ne è testimone il valore attribuito da Cai e accettato dal governo e dal commissario straordinario per l’acquisto della società: “*Il Ministro delle Attività produttive, recependo la valutazione di due advisor indipendenti (Banca Leonardo e Rotschild), ha autorizzato a cedere Alitalia a un prezzo pari ai suoi debiti - 1248 milioni di euro – ricorda il professor Ugo Arrigo dell’Università Milano Bicocca - In otto mesi il valore di Alitalia, o, per chi preferisce, la sua valutazione, si è ridotta di 1383 milioni di euro*”.

E VISSERO TUTTI INFELICI E SCONTENTI - Intanto, sono state ufficializzate le dimensioni del network di voli che costituiranno il business della nuova compagnia. Come previsto, dalle scelte industriali esce fortemente ridimensionato l’aeroporto di Milano Malpensa: rispetto al piano, che già tagliava ulteriormente rotte e voli rispetto al de-hubbing di Maurizio Prato, dal 13 gennaio gli intercontinentali passano dalle 20 frequenze settimanali alle appena 13. Colaninno ha già fatto sapere che gli investimenti sull’aeroporto varesino verranno effettuati soltanto in concomitanza con un ripensamento del ruolo di Linate, che dovrebbe diventare city airport. Altrimenti, Malpensa avrà solo 3 rotte intercontinentali. Con buona pace dei maldipancia leghisti e della Regione Lombardia. E nel frattempo sono scattate anche le lamentele delle altre regioni: “*Con la nuova Alitalia la Puglia non decolla*”, ha dichiarato in una nota il deputato barese del Partito Democratico Alberto Losacco, riferendosi al calendario di voli elaborato dalla rinnovata compagnia aerea. Il saldo è negativo rispetto al passato. I voli soppressi dalla Cai sono sette. **Giornalettismo .com 02.01.09**

9) Alitalia ignora il partito del Nord

Alitalia rinasce dalle sue ceneri lasciando sul campo due grandi sconfitti: i contribuenti italiani, i veri finanziatori del salvataggio, e il “fronte del Nord”, quella variopinta armata di politici e imprenditori che dieci mesi fa si erano spesi in manifesti, convegni e proclami per affondare la vendita ad Air France - colpevole di un possibile declassamento di Malpensa - e che oggi si ritrovano con un pugno di mosche in mano.

I numeri parlano chiaro: il network della Cai prevede solo tre linee intercontinentali da Milano e 13 da Fiumicino e addirittura riduce la frequenza sulle poche rotte a lungo raggio superstiti da 20 (quelle sopravvissute ai contestatissimi tagli di Maurizio Prato) a 13.

Di più: la presenza dai due scali lombardi di ben 39 aerei per Parigi sembra confermare che il nuovo partner sarà proprio Air France, uscita dalla porta per rientrare dalla finestra.

I pasdaran dello scorso inverno però si sono squagliati come neve al sole. Qualcuno - come Emma Marcegaglia e Marco Tronchetti Provera («il ridimensionamento di Malpensa è inaccettabile», tuonava a febbraio il numero uno della Pirelli) - è addirittura diventato socio Cai.

La politica, con il centrodestra al potere sia in Lombardia che a Palazzo Chigi, ha adottato toni più "britannici". «È necessario convocare un tavolo per Milano», ha chiesto educatamente ieri l'assessore regionale alle infrastrutture Raffaele Cattaneo lo stesso che dieci mesi fa minacciava di «portare gli elefanti in pista».

Oltre al danno adesso rischia di arrivare pure la beffa: Giuseppe Bonomi, numero uno della Sea, ha raggiunto ieri Roma per un incontro riservato con Roberto Colaninno e Rocco Sabelli. Obiettivo: disinnescare una mina dalle conseguenze potenzialmente devastanti per i conti del gestore di Malpensa e Linate, cioè la revoca da parte di Cai del contratto di handling alla Sea.

L'eventuale disdetta e la perdita di due clienti come Alitalia ed Air One si tradurrebbe in un buco da decine di milioni per la società controllata dal Comune di Milano, e metterebbe a rischio anche centinaia di posti. Le due parti avrebbero deciso ieri di prendersi due mesi di tempo per vedere se entro febbraio si riuscirà ad arrivare a un'intesa.

La débacle più bruciante del fronte del Nord è arrivata però sul fronte politico. Letizia Moratti - portabandiera della causa con Roberto Formigoni - aveva da tempo slegato il destino di Malpensa da quello di Alitalia chiedendo al governo Prodi una sola cosa: la rinegoziazione dei trattati bilaterali per consentire a un nuovo vettore di fare di Milano il suo hub. Il candidato c'è già, Lufthansa.

Peccato che in nove mesi di governo Berlusconi sul fronte dei bilaterali non si sia fatto un solo passo avanti. Forse perché, maligna qualcuno, i "patrioti" di Cai non hanno alcun piacere di trovarsi un rivale come il colosso tedesco in casa.

La Lega stessa sembra aver perso molta della sua grinta, dando l'impressione di aver sacrificato la campagna per gli scali lombardi sull'altare del federalismo fiscale. Colaninno del resto non ha mai alimentato illusioni: «Torneremo a Malpensa solo se a Linate rimarrà unicamente la navetta Milano-Roma», ha ripetuto in più occasioni. E fonti Cai ribadiscono che - anche in caso di alleanza con Air France - in quel caso verrebbero aggiunti altri 11 voli intercontinentali.

L'operazione però è più facile a dirsi che a farsi, visto che, stimano gli esperti di organizzazione aeroportuale, per riorganizzare il Forlanini servono almeno due anni di lavoro. E fino ad allora gli industriali del fronte del Nord (e i loro clienti) per raggiungere Chicago, Buenos Aires o Osaka, dovranno rassegnarsi a passare per Roma. **La Repubblica.it 01 gennaio 2009**

News Slai Cobas

1) UNA MAGNIFICA LOTTA

Dopo 5 scioperi (con partecipazione dei lavoratori agli scioperi generali del 17 novembre e 12 dicembre), con picchetti alle entrate del magazzino Bennet di Origgio, i lavoratori delle cooperative (95% immigrati che lavorano in condizioni pessime) riescono a piegare i loro padroni.

Dopo cinque mesi di lotta i lavoratori, quasi tutti iscritti allo Slai Cobas, hanno firmato un accordo che prevede: 1) il rientro in azienda di Dikson, operaio licenziato, dopo una provocazione dei capetti della coop. Leonardo, perché delegato tra i più attivi del nostro sindacato; 2) trasferimento in altri siti di due capetti che in azienda intimidivano ed insultavano con frasi razziste i lavoratori; 3) costituzione di una commissione, dove sono presenti insieme ai responsabili aziendali quattro lavoratori, che ha il compito di ripartire le ore tra i 160 lavoratori presenti nel magazzino Bennet e l'organizzazione delle presenze nei turni; 4) l'attribuzione dell'ultima trince della quota una tantum di 600 euro sulla prossima busta paga (andando contro l'accordo nazionale, siglato il 10 dicembre 2008 a Roma tra le associazioni padronali e sindacati confederali, che, oltre alla concessione di ulteriore flessibilità sull'orario di lavoro, introduzione dell'apprendistato di durata di 36 mesi con una retribuzione pari al 90%, proroga al 31 dicembre del 2009 l'erogazione della quota una tantum); 5) 30 euro mensili di aumento per tutti (tra i lavoratori delle diverse cooperative e con diverse mansioni) sul premio di produttività subito e altri 30 euro di aumento a partire dal primo giorno di luglio 2009; 6) costituzione di una sala medica per il primo pronto soccorso; 7) il riconoscimento della rappresentanza sindacale dei delegati Slai Cobas.

È un accordo che anche nella parte economica, va contro ciò che le associazioni padronali e Filt/CGIL, Fit/CISL e UIL trasporti hanno siglato a Roma il 10 dicembre, che va oltre i confini di Origgio, che: 1) crea la premessa per superare la guerra tra poveri che talvolta si sviluppa in queste aziende; 2) estende la lotta ad altri luoghi di lavoro; 3) politicamente ha unito, su un percorso condiviso che ha elevato la combattività complessiva, militanti di diversa appartenenza associativa che sono accorsi a sostegno della lotta.

Una battaglia vinta al termine di una settimana di blocco del "cottimo", uno sciopero che ha coinvolto i due turni di lavoro, che ha bloccato i tir e i camion in entrata, intasando le arterie principali intorno alla zona industriale che portano a Milano, Lainate, Varese, e che ha visto coinvolgere, in diverse fasi, dalle 70 alle 120 persone esterne al magazzino Bennet.

Pioggia, neve e freddo non hanno fermato la solidarietà di quanti hanno sentito come propria questa lotta, che non è stata ristretta nei confini del magazzino di Origgio (Varese), ma ha coinvolto lavoratori di altre cooperative (di Olgiate, Pieve Emanuele, Lodi, Cremona, Corte Olona, Mercato Ortofrutticolo di Milano), numerose realtà politiche e sociali (studenti dell'Università Statale e Bocconi di Milano, militanti di Rovigo e Torino, quest'ultimi, il 19 dicembre hanno manifestato di fronte alla Bennet di Via Orvieto, il Centro Sociale Vittoria, il Comitato antirazzista milanese, il comitato per la difesa della salute nei luoghi di lavoro e dei territori di S. San Giovanni, il Centro Sociale Cox, la "panetteria" di Lambrate, il centro "la forgia" di Cremona, "la fucina" di Sesto San Giovanni, il Coordinamento dei proletari e lavoratori comunisti e militanti dei vari gruppi politici).

È stata una magnifica lotta, portata avanti in modo autorganizzato dal basso, rispondendo a provocazioni di ogni genere, nel magazzino, durante gli scioperi, e anche scontri fisici, che non solo ha unificato i lavoratori srilankesi, maghrebini, albanesi, equadoregni, e i pochi italiani presenti, ma ha creato le premesse per allargare il conflitto nelle altre cooperative lombarde (dove sono presenti 70-80 mila "stranieri" e dove negano i minimi diritti dando paghe da fame).

Nell'assemblea tenuta, dopo la firma dell'accordo, nello spazio antistante la portineria principale, è uscita la proposta di una assemblea pubblica da fare verso la metà di gennaio a Milano (domenica 18? per decidere faremo un incontro il 2 gennaio ore 18.30 nelle sede dello Slai Cobas con tutti quelli che sono interessati) su crisi, attacco padronale, risposta dei lavoratori insieme agli studenti e soggetti

politici e sociali antagonisti, per costruire un'opposizione organizzata ed intransigente ai padroni e Governo.

Per concludere, ringraziamo tutti coloro che hanno partecipato ai picchetti e sostenuto la lotta anche al di fuori di Origgio, in particolar modo siamo orgogliosi per l'apporto dato da tutti i militanti Slai che hanno, non solo, fatto enormi sforzi per fornire un adeguato sostegno logistico ed organizzativo (legna da ardere, bevande, chili di roba da mangiare, fornelli a gas, impianto fonico, ecc.), ma nel periodo della lotta mantenuto il loro presidio nei posti di lavoro dove sono, partecipato alla manifestazione operaia e studentesca di Termoli, alle manifestazioni in occasione degli scioperi generali del 17 novembre, 12 dicembre e alle varie iniziative, riunioni in preparazione del Congresso che si terrà agli inizi di marzo .

Per l'Esecutivo Slai Cobas Aldo Milani dicembre 2008

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. 138

Milano, 02.01.09