



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: ripresa nel 2010**
- 2) **Dai passeggeri ai negozi fine del sogno del Nord**
- 3) **La vittoria di Roma**
- 4) **Alitalia/ Bonomi: Decisione su Malpensa risale a settembre 2007**
- 5) **Alitalia, gli ex vertici presto in Procura per essere interrogati**
- 6) **Malpensa, rivolta dei governatori Easyjet: «Pronti a investire e assumere»**
- 7) **Malpensa punta a entrare nel multi-hub di Lufthansa**
- 8) **Logistica/ Al via a Linate nuovo centro smistamento avanzato Tnt**
- 9) **Zapatero cancella le tasse aeroportuali ai vettori**

News Slai Cobas

- 1) **Slai Cobas Alfa di Arese - partecipiamo in tanti alla manifestazione sabato mattina a Torino**
- 2) **Sintesi delle decisioni assunte dal Coordinamento nazionale dello Slai Cobas**
- 3) **IL COORDINAMENTO PROVINCIALE DI MILANO SI TERRA' DOMENICA 24 MAGGIO, h. 9.00 - 13.00**

Approfondimenti:

1) **Trasporto aereo: ripresa nel 2010**

Il traffico aereo in Italia, che nel 2009 indica valori negativi, dovrebbe riprendersi nel 2010. Lo afferma Vito Riggio. Le stime sull'andamento del traffico passeggeri -spiega il presidente dell'Enac presentando il rapporto 2008- indicano valori negativi nel 2009 sia per l'Europa sia per l'Italia; l'andamento si dovrebbe invertire nel 2010 sia per l'Europa (+1,14%) sia per l'Italia (+0,67%). Sulla sicurezza del trasporto aereo in Italia:"e' ai piu' alti livelli nel mondo". (ANSA) - ROMA, 14 MAG 09

2) Dai passeggeri ai negozi fine del sogno del Nord

«Sa cosa mi fa rabbia? Quando Malpensa è stata inaugurata, nel '98, scaricavo bagagli nel piazzale, sotto la pancia degli aerei. Lo scalo era finito solo per i due terzi, arrivare fin qui era un'avventura. Adesso che potremmo funzionare a regime, ci portano via i passeggeri. Che senso ha?». Mauro G. ha passato dieci dei suoi 35 anni in aeroporto.

Come andrà a finire nei prossimi 10 è tutto da vedere. Così le sue considerazioni iniziano e finiscono con un punto interrogativo. D'altra parte le certezze, quando si parla di Malpensa, sono fatte di tagli e segni «meno». Fino al 30 marzo 2008 Alitalia aveva 1.238 frequenze settimanali targate Mpx. Da allora il declino è stato inesorabile: oggi siamo a quota 185. I passeggeri Alitalia sono diminuiti dell'87,9% (gennaio 2009 rispetto allo stesso mese del 2008). La perdita è stata almeno in parte compensata da altre compagnie (in particolare Lufthansa e Easyjet). Se si considerano tutti i vettori, il taglio dei passeggeri è del 32%. Comunque un terzo in meno. Più dei numeri parlano le storie delle persone. «Laggiù c'era il negozio dove ho lavorato fino a fine febbraio — racconta Miriam Gentili, ex commessa della boutique Valentino —. Poi la casa madre ha deciso di abbassare la saracinesca. E sa cosa le dico? Al posto loro avrei fatto la stessa cosa: il fatturato mensile era sceso da 70 a 12 mila euro». Come Valentino hanno chiuso Trussardi, Diesel, uno dei due punti vendita Gucci. Persino i cambiavalute sono in cassa integrazione e il beauty center non esiste più. Sea (la società controllata dal Comune di Milano che gestisce Linate e Malpensa) ha tagliato 500 posti di lavoro mentre la cassa integrazione riguarda 800 dipendenti a rotazione (ma se si considerano tutte le aziende dell'aeroporto — comprese Alitalia, catering, cargo — a casa sono in più di 2.000). Tutto perduto? Denaro buttato i 4,5 miliardi di euro investiti per creare Malpensa, collegamenti stradali esclusi? Da sempre convinto della possibilità di rilanciare l'aeroporto come un vero e proprio hub è il presidente di Sea, Giuseppe Bonomi.

Da quando Alitalia ha suonato la ritirata, ha fatto di tutto per creare le condizioni adeguate all'arrivo di nuove compagnie. E i risultati non sono mancati. Lufthansa ha basato 8 aerei a Malpensa e la compagnia low-cost Easyjet continua a investire. «La Lega ha fatto 14 accordi bilaterali tra Stati per limitare l'immigrazione. Peccato non abbia messo lo stesso impegno nel promuovere la liberalizzazione delle rotte su Malpensa», attacca Nino Cortorillo, segretario generale Filt-Cgil della Lombardia. In effetti Sea chiede la revisione di una trentina di accordi bilaterali. Ad oggi ne sono stati rivisti 4 (Corea del Sud, Israele, Egitto e Cina), mentre Enac ha dato autorizzazioni provvisorie su 3 destinazioni (Hong Kong, Moldavia, Bielorussia). «La liberalizzazione aprirebbe la strada a nuove compagnie e questo potrebbe non piacere ad Alitalia», continua Cortorillo. Se l'alternativa è tra Malpensa e Alitalia, il Nord non ha dubbi. Il primo a rivendicare «cieli liberi su Malpensa» è il presidente della Camera di commercio di Milano, Carlo Sangalli: «Malpensa rappresenta un grande investimento sostenuto dallo Stato, è un bene collettivo che appartiene all'Italia intera. Chiediamo al governo di impegnarsi decisamente per l'emergenza. No al monopolio di una sola compagnia». Prove tecniche di fronte del Nord, quindi. Ma per salvare Malpensa questa è davvero l'ultima chiamata.

Corriere della sera.it 14.05.09

3) La vittoria di Roma

Gli ultimi dubbi sono caduti. I lombardi che vorranno andare in America e in Cina non potranno più partire dal loro «aeroporto di casa».

E anche per recarsi in molte destinazioni europee dovranno «cambiare» a Fiumicino, o, se preferiscono, a Francoforte, Parigi, Londra. Come fanno da anni i piemontesi, i liguri, i veneti, gli emiliani che hanno visto tagliare i collegamenti in partenza dai loro scali aerei verso molte destinazioni importanti.

Optando per Fiumicino, l'Alitalia (e possiamo dire l'Italia, perché sarebbe difficile pensare che una

decisione simile non sia stata presa senza un previo assenso governativo di massima) ha comunque compiuto una scelta difficilissima. Si trattava di individuare il male minore, in termini di conto economico e di perdita di traffico, un percorso obbligato dal punto di vista economico ma sicuramente non scontato dal punto di vista politico: quella di presentarsi sullo scenario del trasporto aereo mondiale con un unico grande hub, ossia aeroporto centrale di riferimento. Due hub, Malpensa e Fiumicino, l'Alitalia non se li poteva proprio permettere, come non se li può permettere nessun'altra compagnia delle sue dimensioni e la scelta è stata, tutto sommato, logica: si è optato per lo scalo più grande, anche se così si perderanno molti passeggeri (che comunque fino ad ora sono quasi sempre stati trasportati in perdita).

Il messaggio va però molto al di là delle logiche aziendali. L'Italia ha superato una paralisi decisionale che l'ha fermata per molti anni e ha ribadito di voler giocare sullo scacchiere dei trasporti internazionali come sistema economico organicamente unito e non con sottosistemi semiautonimi che difficilmente possono raggiungere l'economicità. La centralità della Pianura Padana nell'ambito euro-mediterraneo, da molti sostenuta con argomenti non banali, fa un passo indietro: Roma sta legando a sé Milano anche con la linea ferroviaria ad alta velocità e ribadisce così il proprio ruolo centrale.

In questo decisionismo, Roma si è rivelata piuttosto «milanese» mentre Milano si è scoperta «romana». Nel corso degli ultimi mesi, infatti, Roma si è, nel complesso, dimostrata «imprenditoriale», i poteri locali si sono evidentemente dati da fare perché si arrivasse alla decisione annunciata ieri da Alitalia, e in questo senso va interpretato anche l'accordo parallelo di Alitalia con Aeroporti di Roma. Milano, al contrario, ha sostanzialmente atteso gli eventi; forse ha sperato che i ministri lombardi dessero una mano o che la Lega ponesse dietro Malpensa il suo considerevole peso politico, facendo della sua valorizzazione un elemento di irrinunciabilità.

Probabilmente, però, la Lega ha orizzonti diversi. Per Milano ci sono i fondi Expo, più in generale sul piatto c'è il decreto sicurezza con il suo tempestoso passaggio parlamentare, e dietro l'angolo il federalismo. Non occorre essere degli incalliti dietrologi per immaginare la possibilità e la ragionevolezza, dal punto di vista degli strateghi del partito di Bossi, di uno scambio politico, anche se tale scambio non risulterà molto gradito ai numerosi elettori del Carroccio che vivono in provincia di Varese e che comunque vedono prossima l'istituzione delle «ronde» di cui hanno fatto una priorità. Non si può in ogni caso non provare un certo senso di delusione per non aver visto maggiori energie di imprenditori settentrionali dedicate al tentativo di creare una credibile compagnia aerea incentrata su Malpensa - come sembra voler fare Lufthansa con la consociata Lufthansa Italia - mentre proprio Alitalia ha ricevuto dal Nord un consistente apporto di capitale.

La sconfitta di Malpensa, per molti versi prevista, rilancia la possibilità che l'Italia Settentrionale provi ad organizzarsi con una rete di piccoli e medi aeroporti, il che ridimensionerebbe ulteriormente lo scalo milanese; e sicuramente lascia l'amaro in bocca a molti di coloro che fecero fallire l'offerta di Air France che, a suo tempo, con l'appoggio del governo Prodi, avrebbe probabilmente garantito a Malpensa un futuro meno incerto di quello che deve affrontare oggi. **La stampa .it 14.05.09**

4) Alitalia/ Bonomi: Decisione su Malpensa risale a settembre 2007

L'ufficializzazione della scelta di Alitalia di Roma come base principale, non desta nessuna sorpresa nel presidente della Sea, Giuseppe Bonomi. A margine della presentazione del Rapporto Enac 2008, Bonomi ha detto: "questa decisione è, nei fatti, già operativa dal settembre 2007" quando, ricorda il numero uno della Sea, l'allora presidente Maurizio Prato decise di trasferire buona parte dei voli intercontinentali da Malpensa a Fiumicino. **Roma, 14 mag. 09(Apcom)**

5) Alitalia, gli ex vertici presto in Procura per essere interrogati

Gli ex vertici di Alitalia in carica nel periodo dal 2000 all'estate 2007, indagati a Roma per bancarotta nell'ambito dell'inchiesta aperta dopo la dichiarazione di insolvenza della compagnia, saranno presto convocati in Procura per essere interrogati dai pm titolari dell'indagine.

Si tratta degli ex presidenti Fausto Cereti (1996-2003), Giuseppe Bonomi (2003-2004), Giancarlo Cimoli (2004-2007) e Berardino Libonati (2007), degli ex amministratori delegati Domenico Cempella (1992-2001), Francesco Mengozzi (2001-2004), Marco Zanichelli (2004), e dell'ex direttore generale Giovanni Sebastiani. Gli indagati dovranno rispondere, a vario titolo, dell'ipotesi di reato di bancarotta per distrazione e dissipazione.

Nel frattempo il procuratore aggiunto Nello Rossi e i sostituti Stefano Pesci, Francesca Loy e Gustavo De Marinis, in base a nuovi elementi emersi nei mesi scorsi, si preparano a iscrivere nel registro degli indagati altri funzionari e dirigenti che hanno ricoperto incarichi in Alitalia nel medesimo arco temporale. Secondo gli inquirenti, la cattiva gestione della compagnia ha causato, nel periodo in questione, perdite complessive per circa 4,7 miliardi. Diversi i filoni di indagine al vaglio dei pm, dalle consulenze per 250 miliardi di vecchie lire nel periodo di Cimoli ad operazioni come l'acquisizione di Volare Group, la ricapitalizzazione di Eurofly e la creazione di Az Service. **(Il Sole 24 Ore Radiocor) 14.09.09**

6) Malpensa, rivolta dei governatori Easyjet: «Pronti a investire e assumere»

Governatori in rivolta dopo la decisione di Alitalia [di declassare Malpensa e scegliere Roma come hub puntando su Fiumicino](#). Pensare che con la scelta di Roma come principale base operativa dell'Alitalia, «si voglia penalizzare Malpensa» è una «sciocchezza», assicura il ministro Altero Matteoli. Ma le sue parole non bastano a placare gli animi di governatori e sindaci. «Si è consumato l'ultimo atto di un vero e proprio imbroglio» sbotta la presidente della Regione Piemonte Mercedes Bresso. «L'esito - sostiene la Bresso - era già scritto, fin dall'inizio, come molti hanno sempre detto. Molti, ma non l'allora opposizione di destra che sulla battaglia per Malpensa costruì, poco più di un anno fa, gran parte della campagna elettorale che l'ha portata al Governo». «Ora - conclude la presidente del Piemonte - la Cai ha scelto di abbandonare quell'hub: l'esatto contrario di quanto sbandierato dalla destra, al di là di ogni considerazione sul futuro dell'aeroporto».

LA QUESTIONE DEL MONOPOLIO - Sulla questione torna anche il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, chiedendo che il 50% dei voli sulla tratta Milano-Roma vengano messi ora a disposizione di un'altra compagnia. «La posizione di Colaninno non è una grande novità, così come che l'Alitalia abbia deciso di puntare su Fiumicino. Lo sapevamo già. Però l'annuncio ufficiale di ieri costringe, come dire, a gettare la maschera e non voglio trovare un termine molto duro». «Non siamo soliti piangerci addosso - spiega il governatore - però vuol dire che Alitalia riconosce ufficialmente di essere una compagnia a servizio di metà del Paese. Quella da Roma in giù o quella comunque intorno a Roma». Per questo, avverte Formigoni, «intorno a Milano e alla Lombardia ci dobbiamo arrangiare noi. Lo faremo, ma Alitalia si tolga dalla testa di poter continuare ad esercitare il monopolio. Se loro utilizzano i proventi della Milano-Roma come li utilizzano, per costruire poi le rotte internazionali da Fiumicino, noi chiederemo che il 50% della Milano-Roma sia messo a disposizione di un'altra azienda di voli, che indicheremo noi e che utilizzerà i proventi per garantire rotte internazionali e intercontinentali da Linate e da Malpensa».

«IL FALLIMENTO DELLA LEGA» - Per Sergio Cofferati, sindaco di Bologna e capolista Pd alle Europee nella circoscrizione Nord-Ovest, «La scelta Cai-Alitalia di rendere Fiumicino hub principale della compagnia, smaschera il fallimento delle promesse elettorali della Lega e della destra». E «preoccupazione» viene espressa dall'Udc lombarda, che denuncia la «ghigliottina dell'Alitalia e dei suoi giganteschi conti in rosso».

I DATI DEL'ENAC - A dar ragione alla scelta di Alitalia di puntare su Fiumicino ci sono d'altra parte i dati raccolti dall'Enac e presentati giovedì a Palazzo Madama. Secondo il rapporto, lo scalo romano è l'unico tra quelli di medie o grandi dimensioni, che nel 2008 ha registrato una crescita: il numero di voli, tra arrivi e decolli (pari a 340.971) è aumentato del 3,9% rispetto all'anno precedente e il traffico di passeggeri (34.815.230) è cresciuto del 7,2% rispetto all'anno precedente. A Malpensa sono stati effettuati nel 2008 212.841 movimenti (-19,3% rispetto al 2007) e hanno transitato 19.014.186 passeggeri (-19,8%). A Linate i movimenti sono stati 96.823 (-3,6%) e i passeggeri transitati 9.264.561 (-6,7%).

«ORA LASCIATECI INVESTIRE» - Nella polemica su Fiumicino e Malpensa entra in gioco anche Easyjet, con François Bacchetta, general manager del gruppo per il Sud Europa, che esorta le istituzioni a liberare gli slot non utilizzati da Alitalia a favore di vettori come il suo che vogliono investire. «Alitalia - scrive in una nota Bacchetta - ha finalmente fatto la sua scelta, noi abbiamo fatto la nostra tre anni fa quando abbiamo deciso di fare di Milano la nostra prima base dell'Europa continentale. Abbiamo mantenuto le promesse - continua - investendo 600 milioni di euro e basando 15 aerei a Malpensa. Siamo attualmente la prima compagnia dell'aeroporto e continueremo a crescere. Presto baseremo altri due aeromobili e stiamo assumendo altri 70 assistenti di volo italiani in vista della stagione estiva. La nostra promessa di investire e creare posti di lavoro a Linate e Fiumicino - conclude - rimane valida. Il fatto che così tanti slot in questi aeroporti rimangano inutilizzati, non fa altro che danneggiare l'economia italiana ogni giorno e esortiamo chi ha il potere di prendere delle decisioni ad assicurare alle compagnie che vogliono investire di poter utilizzare questi slot il più presto possibile».

LUFTHANSA A MALPENSA - Lufthansa dal canto suo mostra soddisfazione per il lancio della compagnia Lufthansa Italia, basata su Malpensa. «Abbiamo il progetto di far partire voli intercontinentali da Malpensa, ovviamente se tutto ciò avrà un concreto senso economico, ovvero un numero sufficiente di passeggeri» ha detto la portavoce di Lufthansa Italia, Amelie Lorenz, intervistata dal quotidiano online Affaritaliani.it dopo il declassamento dello scalo varesino da parte di Alitalia. «Per il momento un piano concreto non c'è ancora - ha detto - ma la volontà esiste. Abbiamo iniziato un mese e mezzo fa con le destinazioni europee e le tre in Italia, quindi prima dobbiamo verificare il ritorno economico di quest'operazione». Per questo non è ancora possibile fissare una data precisa per l'ampliamento dell'offerta. **Corriere della sera.it 14.05.09**

7) Malpensa punta a entrare nel multi-hub di Lufthansa

Se Alitalia "declassa" Malpensa, lo scalo lombardo si affida a Lufthansa. La speranza è che il vettore tedesco decida di inserire l'aeroporto nel suo sistema multi-hub, che già conta su Monaco, Francoforte, Zurigo e Vienna. Ma ad una sola condizione: che Lufthansa posizioni su Malpensa una serie di voli intercontinentali, magari anche in collaborazione con le altre compagnie Star Alliance. Si sta facendo il possibile per accorciare i tempi, e c'è chi parla dei primi voli al via da fine 2009. Intanto, come dichiarato dal neo presidente del comitato di direzione dell'alleanza, Luca Graf, Malpensa sarà l'hub di Star Alliance in Italia. **Guidaviaggi.it 14.05.09**

8) Logistica/ Al via a Linate nuovo centro smistamento avanzato Tnt

Tnt ha scelto Linate per la sua struttura logistica di punta in Italia e farsi trovare "pronta per cogliere i primi segnali di ripresa" dopo la crisi. Con queste parole Rosario Ambrosino, il neo amministratore delegato della branca italiana della società di trasporti, ha inaugurato oggi "Milano Mega", il nuovo "hub air" per il business internazionale dei clienti di Tnt, situato ai bordi della pista dell'aeroporto di Linate, nel comune di Peschiera Borromeo, in una posizione definita "strategica" per la rapidità ed efficienza del servizio. Per il nuovo stabilimento, 40.000 metri quadrati a pochi metri della pista del "city airport" di Milano, 188 bocche per il carico e lo scarico, 260 veicoli e operatività garantita 24 ore

su 24, Tnt ha investito 12 milioni di euro, per oltre 500 addetti. L'area dell'hinterland di Milano in cui è situato da sola rappresenta il 12 per cento del totale dell'export italiano. Da qui, ogni notte decolla l'Airbus A300 di Tnt che collega Linate con l'hub mondiale aereo di Tnt a Liegi. Fiore all'occhiello del Polo è, spiegano alla Tnt, l'innovativo sistema di gestione del centro di smistamento, un "sorter" in grado di gestire in modo dinamico i colli, ad una velocità di 3.600 l'ora. L'apertura del nuovo hub del trasporto merci aereo di Tnt è "estremamente rilevante per l'aeroporto di Linate perché conferma la presenza delle operazioni di Tnt che opera con l'aeromobile di maggiori dimensioni che utilizza Linate", osserva Alberto Basile, direttore dell'aeroporto di Linate. "Con questa infrastruttura all'avanguardia coroniamo il lavoro iniziato con il trasferimento da Orio al Serio a Linate, nel 2001", spiega il neo amministratore delegato Rosario Ambrosino, che alla domanda sui motivi che spingono altre imprese del settore, come Alitalia, a ridimensionare l'impegno sullo scalo lombardo, replica che le scelte strategiche nel trasporto merci e persone possono essere diverse ma che "per noi il vantaggio di Linate è l'ubicazione, prossima a tutte le maggiori aree su cui dobbiamo operare per i servizi ai nostri clienti". Adesso, ammette, "stiamo attraversando un periodo di stanca" ma con questo investimento "ci prepariamo per cogliere i primi segnali di ripresa". (Apcom) – 14.05.09

9) Zapatero cancella le tasse aeroportuali ai vettori

Il Governo spagnolo ha deciso di abbassare le tasse aeree, con l'obiettivo di rilanciare il traffico, dando impulso ai flussi turistici e ridando ossigeno ai vettori. Nell'ultimo periodo, infatti, le compagnie aeree del Paese iberico hanno ridotto di circa il 30% i propri operativi. Il premier José Luis Zapatero propone, alle compagnie aeree, un'esenzione dalle tasse aeroportuali per un importo complessivo di circa 240 milioni di euro l'anno. La condizione posta alla base del patto è che le aerolinee spagnole incrementino il numero dei passeggeri, o perlomeno li riportino ai livelli precedenti. Impresa non semplice da attuare, considerata proprio la diminuzione dei voli e della capacità offerta
TTG.it 14.05.09

News Slai Cobas

1) Slai Cobas Alfa di Arese - partecipiamo in tanti alla manifestazione sabato mattina a Torino

LA FIAT e I PADRONI HANNO FATTO CRACK
e ora, da falliti, "comprano" il mondo?
BASTA PRESE IN GIRO !!

Solo negli ultimi 30 anni la Fiat, con i favori di tanti politici, ha avuto dallo Stato decine di miliardi di euro, usati dagli Agnelli per riempirsi i portafogli, costruire e ristrutturare gratis gli stabilimenti, chiudere fabbriche in Italia e portare lavorazioni all'estero.

Lo Stato, 20 anni fa, ha regalato l'Alfa Romeo alla Fiat, e gli Agnelli hanno ringraziato eliminando 40.000 operai prima ad Arese e ora a Pomigliano.

E mentre i padroni della Fiat hanno intascato enormi profitti, gli operai sono stati ammazzati di lavoro - con salari da fame- da Melfi a Torino. E il reparto confino di Nola, ove sono stati deportati un anno fa 316 lavoratori di Pomigliano, in gran parte iscritti allo Slai Cobas e invalidi, è il simbolo della politica Fiat e di Marchionne fatta di licenziamenti politici, continui provvedimenti disciplinari, uso di sindacati gialli e di comodo.

Oggi, con il crack del capitalismo, il titolo Fiat è classificato dagli stessi finanziari come spazzatura. E non possiamo quindi farci prendere in giro credendo alle storielle di una Fiat che si compra tutto il

mondo dell'auto.

La verità è che i padroni della Fiat stanno scappando con il malloppo, lasciando sulla strada i lavoratori di Termini, Pomigliano, Arese, Mirafiori, Melfi, Pratola, Termoli, Sevel, Cassino, Modena .

Marchionne, col silenzio-assenso di Berlusconi che appoggia la Fiat come ieri Prodi, sta costituendo una multinazionale dell'auto, di fatto multistatale, cercando di relegare i lavoratori italiani a spettatori dei giochi svolti in USA, Canada, Germania, ecc..

Al fallimento della concertazione va contrapposto il rilancio della
LOTTA UNITARIA DEI LAVORATORI per:

--i tesori nascosti dei padroni fiat devono essere requisiti e le loro società devono essere nazionalizzate;

--nessun posto di lavoro deve essere perso sia in fiat che nell'indotto;

--riduzione dell'orario di lavoro;

--salario dignitoso e garantito;

--assunzione stabile di tutti i precari;

--lotta unitaria e internazionalista.

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

16 maggio 2009 ore 10

MANIFESTAZIONE NAZIONALE

a Torino da Mirafiori al Lingotto

La Fiat ha sempre fatto da battistrada per tutto il padronato italiano, le sue misure di ristrutturazione rappresentano il modello da imitare per tutte le aziende, pubbliche e private. Per questo la manifestazione di Torino non riguarda solo i metalmeccanici, ma tutti i lavoratori!

Partecipa con lo Slai Cobas alla manifestazione di Torino, contro la Fiat contro la crisi.

Pullman da Milano sabato 16 mattina h. 7.45, info 3400021679

Coordinamento nazionale SLAI COBAS www.slaicobas.it

fip Viale Ligutia 49, 20143 Mi 12-5-2009

2) Sintesi delle decisioni assunte dal Coordinamento nazionale dello Slai Cobas

1) E' stato deciso di partecipare alla manifestazione di sabato 16 maggio a Torino contro la Fiat indetta da Fim, Fiom, Uilm, di pubblicare degli annunci pubblicitari, un volantone da distribuire nei posti di lavoro e nel territorio.

Verranno anche fatti un comunicato stampa e un appello a partecipare con noi alla manifestazione.

(per i contenuti rimandiamo all'avviso già inviato e al materiale che sarà prodotto, in sintesi rivendicheremo gli obiettivi del rifiuto dei licenziamenti, del salario garantito, della riduzione dell'orario di lavoro, di una lotta contro la crisi difendendo gli interessi operai e proletari.).

Ribadiamo che tutti i provinciali e i cobas , non solo i metalmeccanici del gruppo Fiat, devono attivarsi per partecipare alla manifestazione, venire con striscioni delle varie realtà locali, organizzare dei pullman slai Cobas o aggregarsi a quelli dei confederali.

Approvato all'unanimità.

2) E' stata presa la decisione che tutti gli articoli 28 dovranno preventivamente essere sottoposti all'Esecutivo Nazionale, che potrà delegare la Commissione Legale per risolvere la questione. Si è così ribadito quando già deciso al congresso nazionale, che si rende necessario per l'aperto tentativo di delegittimarci sul piano nazionale. Ogni 28 perso diviene un punto a favore di questo tentativo.
Approvato all'unanimità.

3) E' stato deciso che l'indizione degli scioperi nazionali, generali o di categoria, dovranno essere ratificati dai competenti organismi nazionali dello Slai Cobas (coordinamento nazionale e/o esecutivo nazionale). Dal momento che noi non abbiamo una struttura confederale di categoria, ma siamo intercategoriali, l'indizione nazionale deve essere decisa nazionalmente.

Un cobas e/o un provinciale potrà comunque autonomamente promuovere scioperi locali o aderire a iniziative generali nazionali.

E' stato deciso, inoltre, di rinviare al prossimo coordinamento nazionale una definizione più precisa della questione e l'eventualità di scrivere una norma comportamentale che chiarisca come vanno indetti gli scioperi nazionali.

Approvato con 1 contrario.

4) Elezione dell'Esecutivo Nazionale: Orazio Calì, Corrado Delledonne, Andrea Di Paolo, Vittorio Granillo, Vincenzo Lilliu, Mara Malavenda, Aldo Milani, Francesco Rizzo.

Approvato con 2 astenuti.

5) Elezione delle commissioni nazionali:

Le commissioni nazionali e i loro responsabili, rispondono direttamente al coordinamento nazionale e all'esecutivo nazionale del loro operato e in accordo con questi due organismi si doteranno di specifici referenti provinciali.

5.1) Commissione Legale: responsabili Salvatore Brucia e Antonio Tammaro; partecipanti: Renato Parimbelli, Giovanni Sapràcone.

Approvato con 3 astenuti.

5.2) Commissione Organizzazione: responsabili Orazio Calì e Francesco Rizzo; partecipanti: Vincenzo Lilliu, Mara Malavenda. Ai sensi dello statuto, art 9) organi sociali, comma 5, i due responsabili della commissione organizzazione Orazio Calì e Francesco Rizzo sono stati nominati anche responsabili amministrativi dello Slai Cobas.

Approvato all'unanimità.

5.3) Commissione Giornale e Comunicazione; responsabile Aldo Milani; partecipanti: Corrado Delledonne, Vittorio Granillo, Guglielmo Musso, Fabio Paganini, Salvo Scuderi.

Approvato con 1 contrario.

Roma 9-5-2009

per il coordinamento nazionale
Francesco Rizzo

PS.:

a) invitiamo tutti i provinciali a portare a conoscenza delle decisioni prese gli iscritti che non hanno la posta elettronica.

b) il sito dello Slai Cobas Napoli www.slai-cobas.org non esiste più, perché il provinciale si appoggia al sito nazionale. Questo indirizzo deve essere levato da tutte le comunicazioni pubbliche (lettere, volantini, ecc.)

3) IL COORDINAMENTO PROVINCIALE DI MILANO SI TERRA' DOMENICA 24 MAGGIO, h. 9.00 - 13.00

altri appuntamenti del provinciale di Milano:

- GIOVEDI' 14 MAGGIO H. 18 riunione per riprendere l'iniziativa di lotta nelle aziende, in particolar modo nelle cooperative che operano alla Bennet (Turate, Origgio), DHL (Corteolona), e Ortomercato di Milano.

Alla Bennet di Turate, appena i lavoratori hanno accennato ad organizzarsi la cooperativa ha licenziato uno di loro. Ci incontriamo anche per organizzare una risposta a questo attacco (lo Slai ha già comunicato lo stato d'agitazione).

Per l'Ortomercato c'è da discutere l'iniziativa contro il licenziamento di Giuseppe uno dei compagni che si era attivato durante gli scioperi precedenti.

Questa riunione, anticipa anche una proposta che faremo come Slai Cobas a tutto il movimento, sindacale, politico, sociale per un'iniziativa politica di più ampio respiro per contrastare padroni e governo.

- LUNEDI' 18 MAGGIO H. 18.30 riunione con all'odg:

1) preparazione di una riunione tematica sulle RSU, partendo dal bilancio della nostra presenza nelle RSU e collegandolo alle modifiche in corso sulla rappresentanza (Dlgs n. 15 del 04-03-09, Accordo separato sulla contrattazione, ecc.), per iniziare a definire un nostra proposta sulla rappresentanza sindacale e per le prossime elezioni RSU in numerose aziende (ATM, Fiat, ecc.)

2) discussione sulla commissione organizzazione. Lavoro per il provinciale di Milano e lavoro nazionale, mappatura, riorganizzazione della comunicazione interna ed esterna, archivio delle cause, ecc.

**per il coordinamento provinciale
Francesco Rizzo**

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. 166

Milano, 14.05.2009