



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) **Alitalia, quarta giornata di disagi partono gli esposti dei passeggeri**
- 2) **ALITALIA: "REGOLE VIOLATE, STOP SCIOPERO BIANCO"**
- 3) **ALITALIA: SACCONI, FAREMO RIFORMA DEL DIRITTO SCIOPERO**
- 4) **ALITALIA/ Bonomi (Sea): il piano di Cai ci penalizza. Se almeno il Governo liberalizzasse le tratte aeree...**
- 5) **TRASPORTI: DA UE OK A SALVATAGGIO ANCHE PER ALPI EAGLES**
- 6) **Grecia e Russia costruiranno insieme un nuovo aereo di linea**

News Slai Cobas

- 1) **La rivincita della liquidazione**
- 2) **Slai Cobas Modena**
- 3) **Slai Cobas : Solidarietà ai lavoratori Alitalia in lotta**

Approfondimenti:

1) **Alitalia, quarta giornata di disagi partono gli esposti dei passeggeri**

Ancora voli cancellati a Roma e Milano. La crisi che si consuma intorno all'Alitalia continua per il quarto giorno consecutivo a creare disagi ai passeggeri. Che, però, corrono ai ripari. Questa mattina i banchi dei check in dei voli nazionali di Linate e Fiumicino di Alitalia era quasi deserti. Molti viaggiatori, infatti, hanno optato per altre compagnie aeree, in particolare AirOne e Meridiana. E sono una decina gli esposti presentati, da lunedì scorso, alla Polaria per i disagi subiti e per avere chiarimenti sulla soppressione di alcuni voli.

In mattinata sono dieci le partenze e cinque gli arrivi cancellati a Linate mentre a Malpensa sono tre le partenze e cinque gli arrivi cancellati. Nello scalo romano di Fiumicino sono una ventina, tra partenze e arrivi, oltre una decina i ritardi, con attese che oscillano tra i venti minuti fino a quasi le due ore. Ci sono ancora dei passeggeri in fila in particolare ai voli internazionali per gli strascichi di collegamenti

soppressi nella serata di ieri.

Lo [sciopero improvviso di 24 ore](#) di lunedì scorso continua a essere al centro dei dibattiti. Oggi è previsto un incontro tra il garante sugli scioperi, Antonio Martone, e le organizzazioni dei piloti, degli assistenti di volo e dei sindacati autonomi di Alitalia. Per i disagi recati negli scali per lo stop dei giorni scorsi l'Enac ha multato Alitalia per mancata assistenza ai passeggeri

Sugli scioperi è intervenuto anche il commissario Ue ai Trasporti, Antonio Tajani: "Gli scioperi selvaggi di una parte possono essere sanzionati anche dall'Unione europea. Se dei viaggiatori sono stati danneggiati si facciano vivi con la commissione". Ieri la [commissione europea](#) aveva stabilito intanto che il prestito ponte da 300 milioni dovrà essere restituito dalla vecchia Alitalia e non dalla Cai.

Repubblica.it (13 novembre 2008)

2) ALITALIA: "REGOLE VIOLATE, STOP SCIOPERO BIANCO"

Non solo lo "sciopero selvaggio" di lunedì scorso, ma anche "lo sciopero pignolo" di dipendenti di Alitalia che applicano alla lettera le regole del manuale operativo rappresentano "una grave lesione dei diritti dei cittadini", una "evidente violazione delle regole". E' la posizione del Garante per gli scioperi nei servizi pubblici, Antonio Martone, che questa mattina sta incontrando i sindacati autonomi del fronte del no alla Cai "per un caldo invito" a interrompere queste agitazioni, "un estremo tentativo". Dopo l'incontro in corso con le sigle dei piloti Anpac e Up, gli assistenti di volo di Anpav e Avia, e l'Sdl "si riunirà la commissione - spiega Martone - per prendere le decisioni del caso". **Ansa.it**

13.11.08

3) ALITALIA: SACCONI, FAREMO RIFORMA DEL DIRITTO SCIOPERO

"Il progetto Cai va avanti, noi siamo determinati, non ci sono alternative a questo progetto. La resistenza di questi settori e' destinata a perdere, a crollare davanti all'unico modo possibile di dare una prospettiva alla compagnia di bandiera. Noi siamo determinati a produrre una riforma del diritto di sciopero in generale e in particolare nei servizi di pubblica utilita'. Noi vogliamo fare una consultazione preventiva delle parti sociali perche' la materia e' delicata". Lo afferma il ministro del Welfare, Maurizio Sacconi, ai microfoni di 'Radio 24'. **Repubblica.it(12 novembre08**

4) ALITALIA/ Bonomi (Sea): il piano di Cai ci penalizza. Se almeno il Governo liberalizzasse le tratte aeree...

Proprio dieci anni or sono, il 25 ottobre 1998, Sea completava la realizzazione, nel rispetto dei tempi e delle previsioni di spesa, della grande infrastruttura d'interesse pubblico all'epoca denominata Malpensa 2000.

A distanza di 10 anni ci troviamo ad affrontare, oltre che una fase recessiva su scala internazionale, una congiuntura complessa che caratterizza il trasporto aereo italiano. È fatto notorio che il cosiddetto piano di sopravvivenza Alitalia, all'inizio del 2008, ha drasticamente ridotto la propria presenza industriale sull'aeroporto di Malpensa sino a quel momento il principale aeroporto di riferimento di Alitalia medesima. Ricordo in proposito che numerosissimi commentatori hanno per lungo tempo invitato a «disgiungere le sorti di Alitalia da quelle di Malpensa».

Non so fino a che punto tale invito fosse interessato ma sta di fatto che Sea, pur dovendo registrare un'improvvisa e imponente riduzione di traffico e di redditività, ha immediatamente reagito elaborando nel medio termine un progetto strategico con concrete prospettive di sviluppo di Malpensa e nel breve incominciando immediatamente un'azione di recupero dei volumi di traffico perduti.

In altri termini Sea ha davvero disgiunto lo sviluppo del sistema aeroportuale milanese dalle sorti, da molto tempo incerte, di Alitalia. Alcuni significativi risultati sono già stati conseguiti: la riduzione dei voli di Alitalia, stimata nell'82,6% rispetto alla stagione precedente ha portato nel mese di aprile a una riduzione complessiva del traffico su Malpensa nell'ordine del 30,8%. Nell'agosto scorso e quindi dopo soli tre mesi, tale riduzione si è attestata al 20,4% grazie all'ingresso su Malpensa di nuovi vettori. Ma nonostante ciò a novembre Alitalia ha diminuito ulteriormente il suo traffico, facendo registrare un crollo di oltre il 90% peggiorando la già difficile situazione degli aeroporti milanesi.

Il nuovo piano industriale di Sea pone come opzione strategica prioritaria per lo sviluppo di Malpensa il ritorno a una tipologia di traffico comunemente nota, anche ai non addetti, come modello *hub and spokes*. Tale opzione si fonda in particolare sull'accordo di partnership strategica stipulato tra Sea e Lufthansa e ormai noto come "Progetto Scala".

Lufthansa comincerà già nel 2009 a operare sullo scalo di Malpensa con propri aeromobili, con un brand innovativo e personalizzato e con un network del tutto autonomo che collegherà Malpensa con le principali capitali europee.

Ma la prospettiva strategica su cui si fonda detto progetto è di ben più ampia portata, ovvero l'inserimento di Malpensa nel sistema multi-hub di Lufthansa. Perché ciò possa in concreto avvenire occorre che, oltre al lavoro che congiuntamente stiamo svolgendo da 12 mesi con Lufthansa, si verifichino ulteriori condizioni, non tutte dipendenti dalla volontà di Sea.

La principale consiste nella necessità che il Governo italiano proceda con decisione a incrementare l'accessibilità diretta di lungo raggio del Paese attraverso una progressiva ma decisa opera di liberalizzazione dei diritti di traffico. Occorre in altri termini abbandonare definitivamente politiche protezionistiche, forse anche giustificate quando Alitalia poteva essere considerata davvero la compagnia di bandiera, che allo stato attuale non hanno più ragion d'essere perché limitano fortemente la mobilità dei cittadini e quindi lo sviluppo del Paese.

Il prevalente interesse del Paese, e senz'altro del suo sistema di trasporto aereo, non è la vendita di Alitalia. Nella competizione di settore, che per antonomasia avviene su scala internazionale, la debolezza industriale di Alitalia nell'ultimo decennio ha pesantemente condizionato lo sviluppo del trasporto aereo italiano e degli aeroporti, un tempo tra i pochi *asset* industriali sani di questo Paese (si consideri in proposito i 16 aeromobili di lungo raggio con i quali Alitalia operava su Malpensa e li si confronti con gli oltre 120 aerei con cui Lufthansa opera su Francoforte e Monaco e gli oltre 140 con cui Air France-KLM opera su Parigi e Amsterdam).

Sea registra costantemente richieste di vettori non italiani che intendono servire da Malpensa destinazioni di lungo raggio. Molte di queste richieste non possono trovare attuazioni per i vincoli protezionistici che caratterizzano, attraverso accordi bilaterali fra Stati, il traffico aereo intercontinentale. Si va da accordi che introducono la cosiddetta "monodesignazione" (solo Alitalia può operare dall'Italia verso un determinato Paese), ad altri che pongono limiti nel numero delle frequenze operabili verso altri Paesi, ad altri ancora che introducono restrizioni nell'accesso al nostro Paese (alcuni di questi accordi impediscono che vettori non comunitari accedano dal loro Paese direttamente a Milano).

Se davvero la politica intende assecondare lo sviluppo del trasporto aereo italiano e dei suoi aeroporti proceda senza indugi a una decisa liberalizzazione di detti accordi e non si affanni nello sterile tentativo di elaborare piani industriali.

In questo contesto Sea sta cercando di svolgere il proprio ruolo, nella fase di emergenza descritta aggravata tra l'altro dal volume dei crediti maturati nei confronti di Alitalia e di altri vettori italiani. Sea sta facendo la sua parte anche con importanti azioni di ristrutturazione interna, condivise con le parti sociali e finalizzate al recupero di efficienza e produttività.

In questo scenario si inserisce necessariamente l'iniziativa ampiamente annunciata della neo-costituita Compagnia Aerea Italiana. Già nel mese di settembre Sea ha avviato contatti con CAI per acquisire

elementi di conoscenza del loro piano industriale (piano Fenice) almeno sufficienti per valutarne gli impatti sugli aeroporti di Malpensa e Linate.

La disamina tecnica sino a ora condotta mi consente di svolgere alcune considerazioni. Il convincimento maturato da chi scrive è che il piano Fenice costituisce un progetto industriale elaborato “in vitro”, difficilmente implementabile e attuabile, e comunque inevitabilmente soggetto a profonde verifiche sotto il profilo tecnico, regolamentare ed economico.

Il progetto contiene essenzialmente due macro opzioni del tutto alternative riguardanti il piano operativo dei voli, una con base a Malpensa, l'altra con base a Fiumicino. Quella basata su un forte posizionamento dell'operativo di CAI su Malpensa, ampiamente divulgata nelle sue linee essenziali, è sottoposta a diverse condizioni. CAI, per il tramite dei suoi advisor industriali pone con forza il tema della limitazione dell'aeroporto di Linate alla sola tratta Milano-Roma, inderogabilmente a partire dalla fine di marzo del 2009. Il piano di CAI prevede altresì che su Linate non si utilizzino gli slot che si libererebbero dalle altre tratte. La richiesta quindi è di una limitazione dai 18 movimenti orari attuali di Linate al valore a oggi utilizzato per la sola tratta Milano-Roma. Alcuna analisi legale è stata fino a ora predisposta per valutare la sostenibilità effettiva di tale ipotesi per quanto riguarda la conformità di siffatto modello di traffico ai principi dell'ordinamento comunitario.

Il piano industriale di Sea contempla espressamente la possibilità d'introdurre, da parte dei soggetti decisori (in primo luogo il Governo Italiano) un diverso e limitativo modello di traffico su Linate, ma solo a fronte di un nuovo sviluppo di Malpensa come aeroporto hub. Nel caso del piano Fenice l'immediata limitazione di Linate non è accompagnata da un incremento complessivo su Malpensa delle destinazioni di lungo e medio raggio. Infatti, il volume complessivo del numero di movimenti aerei che CAI intende operare nel 2013, anno di massimo sviluppo del suo progetto, sul nostro sistema aeroportuale è inferiore ai volumi del 2007 di Alitalia, AirOne e Volare (2.000 frequenze settimanali complessive nel 2007 contro 1.400 frequenze CAI al 2013 con Linate limitato). Per quanto concerne il numero delle destinazioni intercontinentali che CAI intende servire, esso è pure inferiore al numero servito da Alitalia nel 2007.

Per quanto attiene l'operatività su Malpensa CAI formula a Sea l'ulteriore richiesta, considerata alla stregua di un'irrinunciabile condizione, di limitare fortemente la presenza di vettori low cost. Mi pare quasi ovvio considerare che detta azione è in controtendenza con l'evoluzione del mercato, costituisce limitazione del diritto alla mobilità dei cittadini e, per quanto possa rilevare, non rientra nelle prerogative del gestore aeroportuale.

Inoltre l'orario dei voli proposto non è affatto compatibile sotto il profilo degli slot, della capacità aeroportuale, nonché delle esigenze manutentive e operative del trasporto aereo.

In ultimo Alitalia, come già detto, nell'attuale gestione commissariale ha ridotto ulteriormente dal 1° di novembre la propria presenza su Malpensa in termini significativi, passando da 312 frequenze settimanali attuali a 153, cancellando altre e numerose destinazioni. Nell'arco temporale di 6 mesi Alitalia ha cancellato sullo scalo di Malpensa ben 66 destinazioni passando dalle 85 del marzo 2008 alle 19 del novembre.

Tale decisione, che pur potrebbe obbedire alla logica tipica delle gestioni commissariali rende evidente la concreta volontà di rafforzare Linate (su cui non vi sarà riduzione delle frequenze operate), rende complessa la riacquisizione di quote di mercato da parte di CAI e costituisce quindi una palese discrasia con l'asserita volontà di CAI di procedere, già dal marzo 2009, a un deciso posizionamento su Malpensa.

L'attività che svolgo e la preoccupazione sulle sorti del sistema aeroportuale milanese e del trasporto aereo italiano mi inducono a evitare deduzioni e commenti che non siano di natura squisitamente industriale ma, alla luce di quanto ho riferito, mi si permetta almeno una piccola provocazione.

È di grande attualità il tema riguardante l'esigenza per CAI, peraltro chiaramente espressa nel suo piano, di ricercare un partner internazionale. Ebbene mi auguro che detto partner, chiunque possa

essere e a prescindere dalle stucchevoli e obsolete considerazioni sull'identità nazionale, possa contribuire alla necessaria rivisitazione del piano Fenice.

Per quanto ci consta più direttamente Sea non chiede assistenza ma ritiene, senza ipocrisia, che sia necessario elaborare un piano strategico di sviluppo del trasporto aereo italiano, abbandonando definitivamente tutte le forme di protezione che lo hanno sino a ora fortemente penalizzato.

Il Sussidiario.net 13.11.08

5) TRASPORTI: DA UE OK A SALVATAGGIO ANCHE PER ALPI EAGLES

Luce verde della Commissione europea anche al salvataggio di Alpi Eagles. L'esecutivo comunitario ha dato il via libera agli aiuti pubblici, per 17 mln destinati ad assicurare la ripresa dell'attività della compagnia aerea regionale che ha la sua base in Veneto. Secondo Bruxelles, l'aiuto pubblico, in base alle condizioni alle quali è stato concesso, non è una violazione delle norme Ue ed ha un impatto limitato sulla concorrenza. **Airnews.it 13.11.08**

6) Grecia e Russia costruiranno insieme un nuovo aereo di linea

Un nuovo aereo di linea che competerà con Airbus e Boeing è quanto verrà costruito dalla Grecia e dalla Russia in base ad un accordo di cooperazione industriale aeronautica che è stato firmato ad Atene. Il nuovo aereo sarà disegnato e costruito insieme dai due Paesi, disporrà di 150-220 posti. **Guidaviaggi.it 13.11.08**

News Slai Cobas

1) La rivincita della liquidazione

Nei primi 9 mesi di quest'anno i fondi pensione affondano impietosamente sotto i colpi della crisi delle borse. Solo il 3% dei gestori è riuscito a battere i rendimenti del Tfr (la liquidazione) che ha reso il 2,7%.

Da gennaio a settembre i fondi pensione chiusi, quelli di categoria o aziendali, hanno perso in media il 3,49% finendo staccati di oltre 6 punti percentuali rispetto al rendimento garantito delle liquidazioni (che ricordiamo sono rivalutate attraverso un recupero del 75% dell'inflazione Istat più una quota fissa dell'1,5%). Ancora peggio per i fondi "più aggressivi": -4,9% i bilanciati obbligazionari, -8,2% i bilanciati semplici, -13% i bilanciati azionari. (Corriere della sera Economia del 27 ottobre 2008).

I difensori della cosiddetta seconda gamba previdenziale ci spiegano che i conti vanno fatti sul lungo termine perché questo è il senso del fondo pensione, ma le cose non stanno così. Innanzitutto se è vero che prima o poi le condizioni economiche miglioreranno, nessuno può dire quando ciò avverrà e con quali risultati per i risparmi dei lavoratori. In secondo luogo, nel frattempo questi risparmi dovrebbero servire ad arricchire gli speculatori che guadagnano sia che i mercati scendano sia che salgano.

Ciò che sta accadendo in questi mesi dimostra che fidarsi del capitalismo è suicida per i lavoratori. Tutti i governi degli ultimi anni, compresi quelli di centro sinistra, con l'appoggio entusiasta della Confindustria e purtroppo anche dei vertici sindacali, hanno fatto una campagna sfrenata per convincere i lavoratori della convenienza dei fondi pensione. Con una campagna pubblicitaria in grande stile e una legge ad hoc che, grazie al silenzio-assenso, tendeva a obbligare i lavoratori a trasferire il proprio Tfr nei fondi pensione. Questa campagna non ha avuto successo, i lavoratori ci

hanno visto giusto e i dati di adesione sono stati molto sotto gli obiettivi del governo: solo il 31%, 4,6 milioni di lavoratori, contro il 40% sperato. Contavano però nel prossimo futuro di fare aderire altri lavoratori grazie alla disinformazione e alla solitudine che molti neo assunti si trovano a vivere. Ma le cose si sono complicate per i difensori dei fondi pensione.

Questa crisi ha dimostrato in maniera definitiva che i fondi pensione non convengono e che occorre difendere e rilanciare la pensione pubblica. I soldi dei lavoratori devono servire a garantire una vecchiaia serena e non i profitti di banche e assicurazioni.

Chi ci dice che i conti vanno fatti nel “lungo periodo” si dimentica di dire è che i fondi non pagavano neanche prima della crisi. Già a gennaio, osservava il Corriere della sera: “nel 2007 solo 18 linee di investimento sulle 285 offerte dai fondi pensione aperti hanno superato il rendimento garantito dal TFR lasciato in azienda...la liquidazione ha battuto anche il rendimento dei fondi negoziali aziendali e di categoria - frutto dell'accordo tra lavoratori e datori di lavoro - che si è attestato sul 2,2%”. Il disastro non riguardava solo i fondi investiti in azioni, ma anche le linee “prudenti”, quelle appunto obbligazionarie. Questi articoli sono usciti prima che la crisi finanziaria esplodesse in tutta la sua gravità. Oggi, il crollo dei fondi pensione è tale che, anche se la crisi finisse ora, ci vorrebbe un decennio per tornare ai livelli precedenti, mentre il Tfr continuerebbe a rendere anno dopo anno. La realtà è che già prima della crisi, il Tfr ha battuto i fondi pensione in otto degli ultimi dieci anni. Chi tra gli “esperti” di finanza si sente di dire che i prossimi dieci anni saranno per le borse migliori degli scorsi dieci? Nessuno, infatti i capitalisti stanno scappando dalle borse, lasciando il cerino in mano ai fondi pensione di tutto il mondo.

È necessario tornare a discutere su come fare per riconquistare pensioni pubbliche dignitose per tutti, a partire dal ripristino del vecchio sistema di calcolo cioè il retributivo, aumentando i coefficienti e rivendicando la pensione dopo 35 anni di lavoro, oltre ad aumentare quelle di chi è già in pensione.

La campagna contro il Tfr nei fondi pensione deve diventare un obiettivo costante nel sindacato e per Rifondazione, partendo dalla denuncia del meccanismo di delega dei soldi dei lavoratori ai capitalisti. Ormai anche il lavoratore più fiducioso nella borsa ha capito come stanno davvero le cose. È incredibile che i vertici sindacali si attardino ancora a parlare di convenienza di “lungo periodo” quando il gatto e la volpe sono già scappati coi nostri soldi.

Falceemartello 12.11.08

2) Slai Cobas Modena

NOI non scioperiamo con chi fa imbrogli e mistifica la volontà espressa dagli operai!!!

Nel gruppo FIAT si è svolto un referendum in merito alla piattaforma per il rinnovo del contratto aziendale proposta da FIM, FIOM, UILM e FISMIC.

Tale proposta è stata sottoposta alla conoscenza degli operai solo due giorni prima del referendum. Tenendo presente che era già pronta e stampata dall'8 di ottobre e si è votato il 29 di ottobre.

Si voleva forse evitare che gli operai discutessero il contenuto, mettendo magari in difficoltà i delegati rigettandoglielo o chiedendo modifiche prima della consultazione?

E tutto questo sempre a proposito del loro riempirsi la bocca di democrazia sindacale.

Alla NEW HOLLAND di Modena la piattaforma è stata bocciata e gli operai attendevano di conoscere i dati definitivi della consultazione nel resto del gruppo FIAT.

Di solito, di fronte alla loro stracciante vittoria, comparivano subito i risultati, questa volta invece solo dopo sette giorni è comparso un comunicato a firma delle quattro sigle proponenti la piattaforma.

Un comunicato senza dati, contenente solo un loro commento che la dice lunga: **“qualche difficoltà sempre per la presenza della cassa integrazione si è avuta per lo svolgimento del referendum di fatti qualche stabilimento è stato impossibilitato ad effettuarlo”** e prosegue **“nonostante ciò la maggioranza dei lavoratori ha partecipato al voto, e i sì alla piattaforma superano il 90%”**.

Con tutto questo giro di parole non vengono riportati i dati più importanti, in quanti hanno votato, i risultati di ogni stabilimento e se si è raggiunto il quorum?

Chi vuole consultarlo lo trova sul sito della FIOM nazionale.

Contattando noi altri grandi stabilimenti del gruppo FIAT, (Pomigliano, Termoli ecc.) ci hanno informato che da loro o non sono andati a votare, o addirittura il referendum non è stato nemmeno indetto.

Di fronte a questi fatti, non è possibile trovare un'intesa con questi soggetti che vorrebbero far credere che gli operai sono dei masochisti e che amano farsi sfruttare dando il loro consenso.

Perciò invitiamo gli operai a non aderire a questo sciopero del 14 di novembre perché nei fatti è solo strumentale e tornerebbe ancora una volta solo utile agli interessi privati e personali di questi soggetti che sono di supporto e servono l'interesse dei padroni sia di destra che di “sinistra” e sono nemici della classe operaia.

SLAI COBAS COORDINAMENTO PROVINCIALE MODENA

13/11/08

3) Slai Cobas : Solidarietà ai lavoratori Alitalia in lotta

Lo Slai Cobas esprime la propria solidarietà alle lavoratrici e ai lavoratori dell'Alitalia, che hanno dimostrato con lo sciopero intrapreso, di non voler cedere ai ricatti e alle pressioni che il Governo, amico dei soliti “imprenditori avvoltoi”, sta imponendo loro.

Ricatti e pressioni che significano: la cancellazione di leggi e la creazione di nuove regole fatte ad hoc per la CAI, la complicità del governo nel permettere a CAI di cancellare con un colpo di spugna le più elementari regole nella rappresentanza sindacale, il rifiuto della CAI nel riconoscere i diritti di tutela a lavoratori che hanno particolari esigenze sociali e mediche.

I lavoratori sono oggi minacciati di licenziamento se non accetteranno di lavorare di più e peggio, con un salario pesantemente ridotto e sempre più precarizzati.

Il fiore all'occhiello di questa sporca manovra, sarà quello di far pagare i debiti e il costo di questa operazione (i debiti di Alitalia rifluiti nella “bad company”), ai portafogli dei lavoratori-cittadini e non agli “illustri imprenditori milionari” che, invece, avranno dalle banche i capitali per acquisire la parte “ripulita” di Alitalia.

Quello a cui stiamo assistendo è un attacco gravissimo alle condizioni dei lavoratori. E' un campanello d'allarme che deve scuotere tutti, sia i lavoratori del pubblico che del privato, riattivando in loro il senso di appartenenza ad una classe, che è sempre di più sotto attacco e che è stata lasciata sola sia dai partiti della “Sinistra”, ormai allo sbando, sia dai sindacati concertativi e collusi col sistema.

Bisogna trarre esempio da questi nostri compagni in lotta: alla minaccia governativa e padronale di applicare la linea dura, hanno risposto scegliendo loro la linea dura, scendendo spontaneamente in sciopero dopo le loro assemblee.

Nella vicenda Alitalia governo, Confindustria e i sindacati confederali, stanno agendo per applicare nuove forme contrattuali capestro (si tenterà di applicare i contratti “modello CAI” in tutto il settore aeroportuale), per ridurre la flebile democrazia sindacale rimasta, per limitare ulteriormente il diritto di sciopero.

É necessario che i lavoratori, tutti, si riappropriino dei loro strumenti di difesa per difendere i loro diritti e della loro dignità: l'unico strumento che ci è rimasto è la lotta!

Diamo la nostra incondizionata solidarietà ai lavoratori Alitalia e al loro Comitato di sciopero, abbandonati da tutti, compresi i sindacati che hanno detto “no” all’accordo con la CAI siglato dai confederali. Invitiamo tutti i lavoratori a contrastare la repressione (amministrativa e penale) con cui li si vuole colpire. Qualunque forza sindacale che abbia realmente a cuore la difesa dei lavoratori deve schierarsi a sostegno di questi lavoratori, respingere il ricatto di Governo e CAI, rigettare gli accordi siglati con la CAI, sostenere la lotta dei lavoratori.

11/11/2008

Slai Cobas www.slaicobas.it

Sindacato dei Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale

Sede nazionale: Viale Liguria 49, 20143 Milano, tel/fax 02/8392117, slaimilano@slaicobasmilano.org www.slaicobasmilano.org

Sede legale: Via Masseria Crispi 4, 80038 Pomigliano d'Arco (Na), tel/fax 081/8037023, cobasslai@fastwebnet.it www.slai-cobas.org

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. 119

Milano, 13 .11.08