

## News trasporto aereo

- 1) **Malpensa in calo del 22% pax,**
- 2) **Enac , meeting per monitorare Fiumicino**
- 3) **Malpensa: mesi difficili e risposte concrete**
- 4) **Alitalia: Berlusconi smentisce commissariamento**
- 5) **Il COvest: "No al raddoppio di Malpensa**
- 6) **Ecco il piano Intesa Sanpaolo**
- 7) **EAV BUS - Sorrento - Si parte alla grande!**
- 8) **SOLIDARIETÀ AI LAVORATORI delle COOPERATIVE LEONARDO e JAVA in lotta alla BENNET di ORIGGIO**
- 9) **PILKINGTON: I LAVORATORI IN ASSEMBLEA BOCCIANO LA PROPOSTA DI RINNOVO CONTRATTUALE DEI CONFEDERALI ESI SCHIERANO CON LO SLAI COBAS!**

### **A giugno i pax a Malpensa in calo del 22,2% Alitalia ha trasportato sullo scalo l'82,1% di persone in meno rispetto ad un anno fa**

Nel mese di giugno l'aeroporto di Malpensa ha registrato un calo dei passeggeri del 22,2% rispetto al giugno 2007. Il calo sui voli nazionali è stato del 50,8%, su quelli internazionali è stato del 18%. A pesare è stato certamente l'addio di Alitalia. I passeggeri della compagnia di bandiera sono diminuiti dell'82,1%. Da sottolineare, comunque, la crescita delle altre compagnie che operano sullo scalo, con passeggeri a +35,5%. In positivo anche il charter (+10,2%).

Di contro, Fiumicino ha registrato il mese scorso un incremento complessivo del 12,6%, con i pax internazionali a +18%. bene anche il low cost (+27,55). **Guidaviaggi.it,24/07/2008**

### **Nell'agenda Enac meeting per monitorare Fiumicino**

Primo consuntivo sulla stagione per Roma Fiumicino. Il prossimo 30 luglio il presidente dell'Enac Vito Riggio illustrerà l'andamento del primo periodo estivo nel corso di una riunione convocata dal direttore aeroportuale dell'ente. L'incontro rientra nel programma settimanale della direzione dello scalo romano ai fini di valutare l'andamento delle operazioni aeroportuali. Partecipano all'incontro tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano sull'aeroporto. Molto alta l'attenzione dell'Enac su Fiumicino, non soltanto per il normale incremento di traffico stagionale, ma anche per lo spostamento di vari voli Alitalia dallo scalo di Malpensa **TTG.IT 24.07.08**

### **Malpensa: mesi difficili e risposte concrete**

#### **Accusato il colpo dell'abbandono di Alitalia, si fa strada la voglia di rivincita**

Sono ormai passati quattro mesi da quando la direzione di Alitalia ha deciso senza troppi complimenti di scaricare l'aeroporto di Malpensa non tanto nel nome di una oculata gestione commerciale ma secondo logiche opportunistiche dal sapore clientelare. Quattro mesi durante i quali i vertici amministrativi locali, una volta intuito che contro certe prese di posizione c'era poco da fare, non hanno perso tempo e si sono attivati per cercare di porre rimedio.

Nel tentativo di contenere nei limiti del possibile la propagazione sul territorio delle ripercussioni conseguenti l'inevitabile calo di traffico sono state avviate diverse iniziative. Se restano comunque ancora numerose le aziende operanti nel settore dei servizi di trasporto, assistenza, catering, ecc, a soffrire la situazione, qualche spiraglio per il futuro si sta aprendo.

A indurre un moderato ottimismo, prima di tutto le cifre. Se il diktat Alitalia ha causato una perdita di traffico su Malpensa stimata in aprile al 31,4%, i passeggeri in aumento su Fiumicino sono risultati l'11% (fonte: [Corriere della Sera](#)). Nonostante le affermazioni di circostanza, la cosa non dovrebbe stupire. Appare infatti difficile ipotizzare che passeggeri che si vedono privati di un collegamento a pochi chilometri da casa, optino per fare scalo su Roma, dove tra l'altro il caos è aumentato a dismisura, invece che su aeroporti più comodi ed efficienti, primo tra tutti Zurigo. Senza trascurare l'ipotesi che buona parte dei viaggiatori si affidassero all'ex compagnia di bandiera per mancanza di alternative.

Alternative che gradualmente stanno invece arrivando. Oltre agli accordi più noti e già chiusi con Lufthansa (che di hub in Patria ne conta almeno due) ed AirOne, grazie ai quali almeno un terzo del danno è già stato rimediato, segnali positivi arrivano anche da altre compagnie internazionali. Già ai primi di maggio infatti, American Airlines ha inaugurato un proprio volo con destinazione New York, mentre alte destinazioni sono allo studio. Al proposito non andrebbe trascurato il fatto che Alitalia riusciva a far viaggiare in perdita un volo per Boston sfruttato in media all'85% delle potenzialità. In sostanza, più che un piano di risanamento lungimirante, potrebbe rivelarsi una ritirata disordinata e un grosso favore ai diretti concorrenti.

Ma Malpensa non significa solo aerostazione e passeggeri. Intorno allo scalo è cresciuto nel tempo un fitto tessuto di attività complementari che impiegano un numero non indifferente di lavoratori (500 milioni di euro all'anno [la perdita di mercato stimata dalla Camera di Commercio](#) di Varese). E tali attività hanno bisogno di supporto logistico al pari dei potenziali passeggeri da recuperare. Anche in questa direzione qualche cosa si sta muovendo e non è da escludere che nel giro di pochi anni si riesca a recuperare il troppo tempo perso in passato. Il collegamento diretto con l'autostrada A4 Milano-Torino atteso per anni e inaugurato proprio il giorno della ritirata di Alitalia è solo uno degli interventi in programma. Che, per assurdo, sembrano aver subito un'accelerazione proprio con l'inizio di questo periodo critico. In attesa che i lavori lungo la tratta ferroviaria per l'attraversamento di Castellanza vedano la luce, si è finalmente sbloccato un altro importante tassello, il finanziamento per la linea Ferroviaria tra Mendrisio e Varese, importante porta d'accesso per il vicino bacino di utenza ticinese. Sempre in tema di ferrovia, sembrano ormai a buon punto anche i lavori per poter accedere a Malpensa dalle linee di Trenitalia.

Dal canto suo, SEA non sta a guardare. Pur tenendo un occhio puntato sulle vicende giudiziarie, con la richiesta di risarcimento ad Alitalia in corso, con l'altro si portano avanti i progetti di sviluppo dello scalo, quasi a voler dimostrare una certa lungimiranza che porta a guardare in prospettiva futura anche nei periodi difficili. Il piano quinquennale studiato per tornare competitivi ai massimi livelli prevede infatti la realizzazione di un terzo terminal, di pari passo con la costruzione della terza pista tanto osteggiata dalle associazioni ambientaliste. Un progetto forse azzardato, ma l'amministratore delegato di SEA Giuseppe Bonomi al riguardo sembra avere le idee ben chiare: "Si tratta di un piano articolato su un doppio livello: una prima fase, nel biennio 2009-2010, necessaria per affrontare la doppia crisi (Alitalia e recessione), cui ne seguirà una di sviluppo che prevede sia l'ipotesi dell'Hub che quella del Grande aeroporto nazionale". Naturalmente a prescindere dall'ex partner: "Un piano - sottolinea Bonomi - che si basa sull'uscita di Alitalia. Come potrebbe prevederne un rientro?". Un rientro non solo ritenuto improbabile quindi, ma addirittura sgradito, come [spiega Il Sole 24Ore](#).

Matrimonio finito? Sembrerebbe proprio di sì. Lo conferma il fatto che sempre più spesso il binomio Malpensa-Alitalia, come ogni divorzio che si rispetti, è associato a questioni legali, come l'ultimo intervento dell'On. Marco Reguzzoni della Lega Nord, ex Presidente della Provincia di Varese, subito dopo il recente punto messo a segno da SEA: "La sentenza del tribunale di Busto Arsizio in questa fase preliminare ha il significato di dare ragione alle argomentazioni che abbiamo sempre sostenuto. Innanzitutto dice che il comportamento di Alitalia non è stato corretto al cento per cento, ed è quindi passibile di ulteriore approfondito esame. Oggi la SEA ha vinto la sua prima battaglia e ovviamente andrà avanti ma, il significato politico della sentenza è per noi una vittoria, indipendentemente dall'esito finale della causa in tribunale. Quello che SEA riuscirà a farsi riconoscere in termini di soldi

mi interessa relativamente: è una questione commerciale tra due società. Si tratterà, comunque, di una goccia nei confronti del mare di danni che Alitalia ha fatto all'economia del Nord".

**ValleOlona.com, 25.07.08**

### **Alitalia: Berlusconi smentisce commissariamento**

"La notizia riportata da alcune agenzie su un eventuale commissariamento della compagnia di bandiera è destituita di ogni fondamento". Così con un comunicato dell'ufficio stampa Palazzo Chigi smentisce la notizia secondo cui in un Consiglio dei ministri prima di Ferragosto, e con un decreto ad hoc, per Alitalia potrebbe arrivare il commissariamento. La notizia in questione sarebbe emersa nella riunione preannunciata dal premier che si è svolta nel pomeriggio a Palazzo Grazioli e a cui hanno partecipato il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, il direttore del Tesoro, Vittorio Grilli, e il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta. Notizia appunto smentita. Per adesso "abbiamo due cose sicure: i capitali necessari e lo slogan: 'Io amo l'Italia, io volo Alitalia'. È già "una buona partenza". Così Silvio Berlusconi era ritornato in mattinata a parlare del dossier Alitalia. Che il governo abbia intenzione di chiudere in tempi stretti si è ormai capito da giorni quando sia autorevoli esponenti dell'esecutivo, a iniziare dal premier, sia fonti dell'advisor hanno parlato di una soluzione a breve termine.

Sempre nella giornata di oggi si è riunito il consiglio di gestione di Santintesa mentre domani pomeriggio toccherà al consiglio di amministrazione di Alitalia. Ma riprendiamo in mano il piano Fenice dell'advisor Intesa Sanpaolo che sembra ormai emerso definitivamente dal segreto. E che spiega la strada del commissariamento. L'obiettivo del piano è "creare un campione nazionale in grado di contribuire allo sviluppo socio-economico del Paese". La struttura consiste in un polo di aggregazione delle attività valorizzabili di Alitalia e di AirOne attraverso la costituzione di una newco. In una bad company, destinata poi alla liquidazione, finirebbero invece i debiti e la parte non redditiva. E qui entrerebbe in gioco – ma potrebbe anche non rendersi necessaria - la revisione della legge Marzano che consentirebbe al commissario di aggirare l'obbligo di aprire una gara per la cessione dei rami d'azienda.

I soci, la famosa cordata italiana, che entrerebbero nella nuova società sarebbero Benetton, Gavio, Ligresti, Fossati, Tronchetti Provera, Marcegaglia e forse anche Colaninno. Alla guida verrebbe chiamato Rocco Sabelli. In un secondo momento avverrebbe la ricerca di un forte partner internazionale. Lufthansa è in pole position. Nel piano sarebbe previsto un ruolo significativo per l'aeroporto di Malpensa. Per quanto riguarda gli esuberi l'advisor prevede che la gestione sia condivisa dai sindacati. Lo stesso premier del resto ha detto che verranno attivate tutte le leve possibili, gli ammortizzatori sociali, per rendere il più possibile indolori i tagli necessari. Grande è l'attesa per il cda di via della Magliana. A quanto pare il presidente Aristide Police punta i piedi e non sarebbe affatto favorevole al commissario. Police vorrebbe continuare secondo quella continuità aziendale più volte ribadita. O ad ogni modo tutelare l'intero cda contro eventuali azioni per danni legati al dissesto della società, magari con una leggina ad hoc come riporta oggi *Il Messaggero*.25.07.08

### **Varallo Pombia (NO) - Il Comitato Ovest Ticino molto critico verso il piano industriale annunciato da Sea per i possibili riflessi su un territorio già sorvolato dai decolli .Il COvest: "No al raddoppio di Malpensa"**

La SEA ha presentato i suoi piani strategici per lo sviluppo di Malpensa: una crescita fino a 50 milioni di passeggeri, contro i 24 milioni dell'anno 2007, investimenti per 1,4 miliardi di Euro sfruttando lo slancio dell'Expo 2015 di Milano per dare a Malpensa il ruolo di grande Hub o di grande aeroporto internazionale: realizzazione del terzo terzo, della terza pista, del terzo terminal...

Una tale strategia di sviluppo **non considera che l'aeroporto di Malpensa è collocato in una zona molto antropizzata nel Parco del Ticino** e non in un deserto. Già l'attuale operatività produce gravi danni ambientali e disagi a tutti i territori circostanti: nei 24 Comuni novaresi impattati **già oggi sono 90.000 gli abitanti disturbati** da rumore, inquinamento, aumento del traffico stradale, voli notturni.

Vogliamo il raddoppio dei danni?

Ma quale sviluppo vogliamo per il nostro territorio?

Che ricchezza e quali danni ha portato Malpensa al novarese? Una ancor più grande infrastruttura aeroportuale che consuma e brucia il territorio, che danneggia ancora di più la salute dei cittadini con rumore e inquinamento, che non garantisce lavoro né lavoro qualificato, può essere veramente considerato uno sviluppo positivo e auspicabile?

**Chi** ha bisogno di questo ampliamento? Il sistema aeroportuale del Nord Italia comprende già 13 aeroporti con una grande capacità di passeggeri l'anno, oggi non sfruttata perché non c'è un piano degli aeroporti e dei collegamenti.

Un recente ordine del giorno votato dal Comune di Novara con il voto **unanime** di tutte le parti politiche rappresentate auspica il rilancio della struttura aeroportuale come una grande opportunità per il nostro territorio, **dimentichi tutti** dell'impatto che il raddoppio dell'operatività rappresenterebbe per i territori dell'Ovest Ticino, un **disastro ambientale**. Ci chiediamo se tra gli unanimi sottoscrittori di tale mozione, qualcuno si ricordi che sviluppo e ricchezza, per essere tali, non possono essere solamente economici se a danno della qualità della vita e della salute. Oltre tutto nel caso di Malpensa **al novarese vanno gli scarichi inquinanti**.

Il timore che le "procedure straordinarie" auspiccate nel documento votato in comune a Novara per EXPO 2015 possano implicitamente riconoscere leggi Obiettivo funzionali a **bypassare per l'ennesima volta le Valutazioni ambientali** è oggettivo. Un ampliamento di Malpensa con procedure speciali per l'Expo 2015, allungherebbe la liste delle **illegalità** con cui questo aeroporto è cresciuto fino ad oggi, al di fuori delle regole e in contrasto con le normative europee.

Se ciò avvenisse ci attrezzeremo per interrogare e coinvolgere nuovamente l'Unione europea laddove verificato "il fatto nuovo" che la UE richiedeva per riaprire la messa in mora al Governo Italiano.

Sollecitiamo le nostre istituzioni, i Comuni, la Provincia e la Regione a chiedere una risposta da parte dei ministeri alla nostra e loro lettera sugli obiettivi che abbiamo condiviso: la **Valutazione Ambientale Strategica** sul piano d'Area di Malpensa, la partecipazione delle istituzioni piemontesi ai tavoli di programma, la **Valutazione di impatto ambientale** sul superamento dei 21,3 milioni di passeggeri che era stato consentito con un precedente atto di "sanatoria" di una "illegalità", la costituzione dell'Osservatorio Ambientale, la **limitazione dei voli notturni**.

Noi chiediamo alle nostre istituzioni di essere vigili e porteremo nuovamente la gente sulle rampe di Malpensa se si cercasse di utilizzare l'Expo 2015 come grimaldello per giustificare ampliamenti e/o terze piste.

*Per la segreteria del Covest*

*Elena Strohmenger Presidente*

**varese news 26.07.08**

## **Ecco il piano Intesa Sanpaolo**

Obiettivo: creare un «campione nazionale in grado di contribuire allo sviluppo socio-economico del Paese». Struttura: un «polo di aggregazione delle attività valorizzabili di Alitalia e di quelle di AirOne, attraverso la costituzione di una newco ad hoc innovativa». Strategia: «rifocalizzazione e consolidamento sul mercato interno nel breve e medio raggio» e raggiungimento «di forti accordi di

partnership con importanti carrier europei».

Ecco il “Piano Fenice” di Intesa-San Paolo per la Nuova Alitalia. Piano che domani planerà sul tavolo del consiglio di amministrazione della compagnia di bandiera per un primo approfondito esame. E che il Messaggero ha letto in anteprima nelle parti salienti. Si tratta di un corposo dossier di circa 70 pagine, con tabelle e grafici, diviso in 6 capitoli, che delinea ”filosofia“ e ”missione” della Nuova Alitalia insieme agli strumenti industriali, finanziari e tecnici per realizzare un progetto di sviluppo, in grado di dare redditività in 3 anni ai nuovi azionisti.

Lo schema - anticipato dal Messaggero - prevede la creazione di una società ad hoc, in cui dovrebbero confluire la parte sana di Alitalia (cioè rotte, aerei, slot) e quella di Air One (aerei e slot). In una “bad company”, destinata poi alla liquidazione, finirebbero invece i debiti e la parte non redditiva. In questa architettura una leva fondamentale sarebbe rappresentata dal ricorso alla legge Marzano corretta. Una revisione che consentirebbe al commissario di aggirare l'obbligo di aprire una gara per la cessione dei rami d'azienda. Inoltre, con la modifica della Marzano i nuovi azionisti non verrebbero chiamati a rispondere dei debiti.

CAMPIONE NAZIONALE. Mettendo insieme le due compagnie - si legge in una delle tante ”torte” del Piano Fenice, si punta a costruire un ”colosso nazionale“. In altre parole, Alitalia apporterà il suo 42% di quote di mercato al 23% di AirOne, dando alla Nuova società basi solide in patria. Raggiunto questo obiettivo si passerà allo step successivo, del resto già individuato: la ricerca per il mercato internazionale di un «forte partner» estero. Lufthansa è in pole position, e già in passato ha fatto capire di essere disponibile ad intervenire proprio alla luce di questa logica.

SEI AEROPORTI - Nel Piano Fenice è ben delineata la «rifocalizzazione» sul mercato interno attraverso una «operatività - si legge nel capitolo - point to point sul breve e medio raggio dai principali aeroporti del Paese, servita da 6 basi» operative, con un ruolo significativo per Malpensa.

GLI AZIONISTI - Alla guida della Nuova Alitalia, come anticipato dal nostro giornale, ci sarà Rocco Sabelli, che verrà designato amministratore delegato. Potrà contare sull'appoggio di un nucleo forte: Benetton, Gavio, Ligresti, Aponte e Marcegaglia. Sabelli, che gode della stima dei nuovi azionisti e della fiducia di Corrado Passera e Gaetano Micciché, avrebbe già illustrato più nei dettagli il Piano Fenice ai soci e disegnato lo scenario futuro. Alcuni dettagli, va detto, sono ancora da mettere a punto. Non solo perchè i soci vogliono confrontare le posizioni, ma anche perchè Alitalia vuol dire giustamente la sua sulla proposta dell'Advisor.

ESUBERI - La gestione degli esuberanti sarà molto attenta e condivisa con le organizzazioni sindacali. Del resto lo stesso premier Berlusconi ha spiegato che verranno attivate tutta una serie di ammortizzatori sociali per rendere per quanto possibile ”indolori“ i tagli necessari.

LA DOTAZIONE FINANZIARIA. Tra 800 milioni e 1,6 miliardi. Ma anche qui l'assetto è ancora variabile.

LA ”FILOSOFIA“ - Il piano industriale e la struttura operativa è basata sostanzialmente su 2 pilastri: da una parte la valutazione dello scenario competitivo, in rapida evoluzione, e dall'altra, delle ragioni della crisi di Alitalia. Se queste sono le linee guida, c'è adesso da tradurle in atti concreti. Di passare cioè dalle parole ai fatti. Come vuole il ministro dell'Economia Tremonti. Anche se qualcuno mette ancora i bastoni tra le ruote. **Il Messaggero.it 28.07.08**

**news slaicobas**

**COMUNICATO STAMPA**

**EAV BUS - Sorrento - Si parte alla grande!**

**“Una sola impresa per affrontare le sfide del mercato”**

Se è vero che il buongiorno si vede dal mattino, allora sarà anche vero che utenti (per la stragrande maggioranza turisti e stranieri in visita al “Belpaese”) e lavoratori, non avranno di che preoccuparsi.

Quasi due mesi sono trascorsi dalla presentazione in “Pompa Magna” della nuova azienda EAV BUS (Il 4 Giugno presso l’officina di Agnano erano presenti l’assessore regionale ai Trasporti, Ennio Cascetta, l’amministratore unico di EAV, Alessandro Rizzardi, l’amministratore unico di EAV BUS, Silvano Cavaliere e il presidente della commissione trasporti in Regione Campania, Pasquale Sommese).

Rimarranno nella storia le loro dichiarazioni:

*<< "Siamo una società pulita e con i bilanci a posto, un'impresa snella con un numero di dipendenti che non va oltre quanto strettamente necessario" (Rizzardi).*

*"Vogliamo svilupparci in modo complementare rispetto al sistema Metrocampania, con grande attenzione a efficacia, efficienza, economicità, equità, ecosostenibilità" (Cavaliere).*

*"Si tratta di una operazione volta a ottimizzare le risorse umane, razionalizzare le linee e migliorare la qualità dei servizi" (Sommese).*

*“Ringrazio i sindacati che hanno appoggiato l’operazione perché ne hanno capito la grande importanza” (Cascetta) >>.*

Solo i fuochi d’artificio mancavano alla conclusione della festa inaugurale!

Alla luce dello scempio “mondezza” che ha già infangato indegnamente non solamente Napoli ma l’Italia intera agli occhi del Mondo, vogliamo informare e sensibilizzare l’opinione pubblica e premere sulle Istituzioni preposte perché da almeno un anno - a seguito della strage del primo Maggio 2007 in piazza Sant’Antonino a Sorrento a cui è seguita Ordinanza del Sindaco che vieta la circolazione ai veicoli di dimensioni massime 7.65m (lunghezza), 2.26m (larghezza) nel tratto di strada Porto/Piazza Tasso - il trasporto pubblico nella tratta Marina Piccola (Porto)/Sorrento Stazione/S.Agnello/Piano è peggiorato qualitativamente ed è ora al limite della “decenza”.

Il tutto in barba alle fantasmagoriche dichiarazioni iniziali di politici, dirigenti aziendali e ... funzionari sindacali.

Sempre più spesso capita che il 30% (ma anche più del 50%) di corse originariamente previste in partenza dal Porto di Sorrento vengano cancellate per mancanza di mezzi idonei alla circolazione. I mezzi attualmente disponibili sono fatiscenti, sempre più frequentemente soggetti a guasti e la flotta è ormai insufficiente a garantire un servizio “decoroso”.

Nonostante sia passato più di un anno dall’ordinanza, Circumvesuviana prima ed Eav Bus dopo nulla hanno fatto di serio per prevenire l’attuale situazione di degrado.

A nulla sono serviti i reclami dei lavoratori nel corso di questi mesi, anche in vista del potenziamento estivo delle linee, e la grande disponibilità per tamponare con enormi sforzi l’insufficienza gestionale/programmatica/organizzativa/di organico cronica aziendale/sindacale (temiamo a questo punto sia stata voluta e pianificata ad hoc da qualcuno).

Centinaia e centinaia di passeggeri provenienti dalle isole e dai due golfi, sono così impossibilitati a fruire del servizio pubblico locale “efficace” legato al Consorzio Unico Campania (stesso biglietto quindi del trasporto treno Circumvesuviana/Sita verso Postano/Amalfi) o al massimo servirsi della locale compagnia privata Torquato Tasso che ha in gestione solamente il tratto Porto/Piazza Tasso (con bigliettazione propria).

Beffa e sfregio finale la Regione Campania ha di recente assegnato, tramite EAV (holding regionale a cui fa capo), 13 bus idonei (dati tratti dal sito internet ufficiale EAV) alla circolazione nel tratto di strada in questione.

EAV BUS ancora non dispone di nuovi mezzi idonei, a garantire un “decente” servizio e scandalo nello scandalo, nemmeno il piano regionale dei trasporti (sempre dai dati pubblicati dal sito EAV) ne prevedeva ordinazione e tantomeno consegna alle tre aziende Circumvesuviana/Sepsa/Metrocampania NordEst (successivamente accorpatesi).

C'è per caso la volontà politica aziendale/sindacale di abbandonare il piccolo tesoro (visti l'alto coefficiente di riempimento e gli introiti) rappresentato dal servizio finora svolto sulle linee della Marina Piccola???

Se così fosse sia detto con chiarezza!!!

Noi lavoratori, in questo scenario, risultiamo essere l'unico capro espiatorio del malcontento dei passeggeri. Sempre più spesso siamo vittime di insulti e siamo seriamente preoccupati che la situazione possa degenerare pericolosamente anche con gesti violenti per le “giuste” rimostranze dei passeggeri.

La responsabilità è tutta delle aziende (Circumvesuviana prima, EAV BUS ora, con la complicità dei Sindacati Confederali) che, perdendo solamente tempo, hanno saputo fare null'altro che chiacchiere inutili, che hanno portato all'attuale vergognoso stato del servizio.

Prima di assistere inermi alla prossima sicura disonorevole disfatta (altro che sognare di affrontare le sfide del mercato, come Lor Signori fanno!), intendiamo sollecitare l'intervento urgente delle Istituzioni e mettere in campo idonee iniziative di lotta atte a tutelare la dignità di passeggeri e lavoratori.

Sorrento, 28 Luglio 2008

Comitato Autisti di Sorrento  
Slai Cobas – Trasporti – Sorrento

Per contatti:

Vincenzo Tripodi

Cell: 346.33.03.252

## **SOLIDARIETÀ AI LAVORATORI delle COOPERATIVE LEONARDO e JAVA in lotta alla BENNET di ORIGGIO**

Venerdì 25 si è tenuto dalle 21,30, per tutta la notte, fino alle 10 della mattina di sabato 26 il secondo sciopero con picchettaggio attivo dei lavoratori delle cooperative Leonardo e Java in appalto al magazzino centrale della Bennet di Origgio.

Uno sciopero riuscitissimo che ha bloccato l'ingresso dei camion rendendo così impossibile il rifornimento delle merci a tutti i supermercati della catena Bennet, che ha visto la partecipazione dello **SLAI COBAS**, dei militanti del Centro Sociale Vittoria e degli aderenti al Comitato Antirazzista Milanese.

Una importante nottata di lotta e di autorganizzazione dal basso che ha visto esprimere la capacità collettiva di isolare i numerosi momenti di provocazione da parte di qualche crumiro, spinto dalla direzione della cooperativa, dei capetti della cooperativa stessa e da parte dei carabinieri intervenuti in forze per difendere gli interessi delle cooperative e della Bennet. Tra questi episodi vogliamo

denunciare politicamente l'aggressione subita da un cassaintegrato dell'Alfa Romeo, intervenuto per portare solidarietà militante ai lavoratori immigrati di queste 2 cooperative, colpito pesantemente al capo da un carabiniere.

Ma queste provocazioni e questo clima di chiara ed esplicita aggressività da parte dei dirigenti delle cooperative non fermeranno la lotta dei lavoratori.

Una lotta che nasce dalla semplice e naturale esigenza di far rispettare un precedente accordo nazionale.

Questo accordo prevede il saldo del 100% di tredicesima, quattordicesima e la retribuzione completa in caso di malattie e infortuni. Accordo disatteso localmente dalla CGIL e dalla Uil che, con una contrattazione in deroga, permettono alla cooperativa il riconoscimento ai lavoratori solo del 60% del salario con un 20% in più legato al cottimo e alla produttività.

Lo scontro si è fatto frontale quando i lavoratori hanno abbandonato in massa i sindacati concertativi, dandosi un momento di autorganizzazione all'interno del sindacato di base Slai Cobas.

Da quel momento i delegati più esposti sono stati demansionati con una perdita di salario fino a 500 euro al mese!!!! e stanno subendo un mobbing politico ed un clima di terrorismo per piegarne la volontà di lotta, fino alla provocazione più esplicita della settimana scorsa, quando un compagno immigrato delegato dello Slai Cobas è stato accusato di aver minacciato con un taglierino un capetto servo della cooperativa, (utilizzando altri 3 capetti come testimoni) sospeso dal lavoro senza salario e denunciato all'autorità giudiziaria.

Lo sciopero di venerdì 25 e sabato 26 è stato un segnale di forza dei lavoratori che acquisendo coscienza dei propri diritti, hanno risposto in massa in solidarietà al loro collega, richiedendo un tavolo di trattativa con la direzione delle cooperative e della Bennet stessa, che permette questa situazione, per definire la revoca del provvedimento e l'affermazione di un clima di rispetto della dignità dei lavoratori fino ad oggi considerati schiavi senza diritti.

È stata già inoltrata la richiesta di un'assemblea interna retribuita e se ciò non sarà concesso la lotta continuerà, una lotta che ha già ottenuto il risultato di far avvicinare e sensibilizzare altri lavoratori di cooperative dell'indotto Bennet, e di altri grandi colossi della distribuzione e che pone concretamente il problema di un rilancio a settembre di una vertenza generalizzata sui livelli salariali, sulla sicurezza nel e del posto di lavoro e per maggiori diritti e garanzie.

Su queste questioni chiederemo a tutti i compagni e le compagne di schierarsi per sostenere concretamente la lotta di questi lavoratori a stragrande maggioranza immigrati, convinti una volta di più che il conflitto di classe possa nascere e svilupparsi, in maniera incompatibile, solo a partire dai soggetti sociali che in prima persona vivono le condizioni di sfruttamento e precarietà, nei luoghi della produzione e non dalle stanze dei palazzi.

Con i lavoratori della Leonardo e della Java in lotta per migliori condizioni di vita e di lavoro.

**I compagni e le compagne del C.S.A. VITTORIA, 27.07.08**

## **PILKINGTON: I LAVORATORI IN ASSEMBLEA BOCCIANO LA PROPOSTA DI RINNOVO CONTRATTUALE DEI CONFEDERALI E SI SCHIERANO CON LO SLAI COBAS!**

La strategia dei sindacati confederali che come sempre tramite le proprie RSU avevano **prima firmato** l'ipotesi di accordo e poi **cercato di far ingoiare la pillola** ai lavoratori riuniti in assemblea **questa volta non ha funzionato!**

E' stato sufficiente informare i lavoratori riuniti nei tre turni perché l'assemblea complessivamente intesa bocciasse a stragrande maggioranza l'ipotesi di rinnovo già concordata dalle RSU-Delegazione trattante, senza preventivamente discuterne con i lavoratori.

Oltre al metodo i lavoratori della PILKINGTON Italia spa, settore vetro, stabilimento di San Salvo hanno **bocciato** anche la proposta di aumento siglata, 97 euro intretanches, **accogliendo** quella invece dello Slai Cobas di **euro 130, in linea con quella già concessa ai chimici+euro 6,50 sulle prestazioni effettivamente fornite in turno notturno.**

Come era facile prevedere, i lavoratori riuniti in assemblea ed **informati per la prima volta** di quanto stava accadendo hanno subito compreso che la proposta di rinnovo era **al ribasso** rispetto a quanto dato ai chimici e che comunque era inferiore all'inflazione annua del 3,8%, con una perdita secca per ogni lavoratore turnista di oltre 50 euro mensili, su una retribuzione netta di 1400 euro.

Nella stessa occasione i lavoratori hanno bocciato anche la proposta di sottoscrivere una nuova pensione integrativa (Farchim).

**Con questa vittoria, la democrazia sindacale in fabbrica fa un passo avanti:**

i lavoratori hanno stabilito che su tutto, ma in particolare sui rinnovi dei contratti, anche di secondo livello, devono essere informati, per discutere e poi decidere tenendo presente che la retribuzione deve garantire una vita dignitosa a loro ed alla propria famiglia, senza elemosine per nessuno.

E' questo **l'unico modo di fare sindacato**, fare gli interessi dei lavoratori, difenderne i diritti senza trucchi e furbizie.

**San Salvo, 24/07/2008 - COORDINAMENTO PROVINCIALE CHIETI  
RSU SLAI COBAS PILKINGTON**

per info: roberto magri

cell. 3358333386

fax. 0299982727

email. [slaicobasaeroportuali@email.it](mailto:slaicobasaeroportuali@email.it)

[www.slaicobasmilano.org](http://www.slaicobasmilano.org)

la tv dello slaicobas:

[www.mogulus.com/slaicobastv](http://www.mogulus.com/slaicobastv)

[www.youtube.com/slaicobas](http://www.youtube.com/slaicobas)

**coordinamento rsu slaicobas lin - mxp**