

il mantenimento di un salario dignitoso, imprescindibile anche in caso di sub appalto, forse questo è l'unico modo per salvaguardare i lavoratori. Un piccolo inciso. Partendo da questi dati, è necessario aprire un confronto con la Comunità Europea per rivedere le politiche economiche, fino ad oggi improntate solo al pareggio di bilancio ad ogni costo, e soprattutto porre al centro della questione non più il costo del lavoro, che ha portato a questi risultati, ma come impedire lo spostamento dei capitali dall'Europa ai paradisi fiscali e quando si metterà mano ad una fiscalità comune in tutti i paesi UE. In ultima analisi si deve riequilibrare la distribuzione del reddito, come anche il presidente della BCE Draghi ha ultimamente affermato. Riprendiamo ora il discorso specifico su Malpensa, che segna il fallimento delle politiche economiche degli ultimi 12 anni, il deleterio e malcelato scambio consumo di territorio e ambiente, quest'ultimo certificato da due sentenze di tribunale, uguale occupazione non ha pagato. Dobbiamo comunque salvaguardare quello che è stato il maggior investimento di risorse pubbliche al nord ripristinando nel contempo l'ambiente. Il piano nazionale può evitare l'ulteriore decadimento dell'investimento della struttura; anche qui scontiamo i ritardi della politica. Purtroppo o forse è auspicabile che il fondo F2I, se non la maggioranza delle azioni prenda in mano la governace della SEA, visto che nel suo progetto aziendale vi è la prospettiva di una rete di aeroporti, e può creare un rapporto di forza contrattuale diverso con le compagnie aeree.

Dobbiamo quindi cambiare e pensare al rilancio di tutta la zona, Provincia Regione.

L'aeroporto non può più essere il centro dello sviluppo, perché con la fine del progetto Alitalia-KLM Malpensa ha cessato di essere hub tornando ad essere un aeroporto point to point. È quindi il territorio con la sua produzione industriale, con le sue attrattive turistiche, si comprende come sia basilare per l'economia un ambiente naturale qualitativamente elevato, che rilancia il ruolo di Malpensa; non pensiamo alla riproposizione di vecchie politiche fallimentari come la chiusura di Linate, già una volta se ne è tentato il ridimensionamento a favore di Malpensa con il risultato che dopo qualche anno tutto è ritornato come prima. Evidentemente gli utenti e le compagnie aeree lì lo vogliono. Anche il mito del cargo è sfatato, Malpensa è già al massimo non già della sua capacità nel ricevere e smistare le merci, ma nella sua capacità di attrarre quote di mercato del settore nazionale del trasporto merci su aeromobile stabile da qualche anno. Il master plan, attualmente congelato, è stato bocciato da tutte le Amministrazioni locali, tranne dalla Regione che non ha tenuto conto delle nostre considerazioni, perché oltre che consumare altro territorio con tutti i capannoni che si intendevano costruire, entrando in conflitto con le aree industriali presenti in tutti i paesi limitrofi, così come gli ulteriori alberghi previsti questa volta a basso costo vanno a minare un settore abbondantemente sovradimensionato. Con le varie associazioni di categoria, artigiani e commercianti, piccole e medie industrie che sono la spina dorsale del sistema produttivo, proseguiamo il confronto per trovare le soluzioni che migliorino l'accesso al credito. Sosteniamo in ogni modo le nuove imprese, promuoviamo e tuteliamo il lavoro delle imprese che hanno la filiera produttiva in Italia, non possiamo permetterci né vogliamo entrare in concorrenza con chi non ha le nostre leggi e tutele. Come possiamo concorrere con chi lavora sotto una tettoia e non ha controllo alcuno; come si può fare concorrenza con chi sfrutta il lavoro dei bambini.

Attiviamoci quindi per migliorare la formazione e l'aggiornamento professionale di tutti noi, rispettiamo l'ambiente, promuoviamo il turismo consapevole, siamo in una delle zone tra le più belle d'Italia e non ne abbiamo ancora sfruttato tutto il potenziale. Anche la pubblica amministrazione deve rimettersi in gioco, troppi sono i ritardi che scontiamo con l'informatizzazione degli uffici; cambiare modo di pensare e operare non è facile ma non si può chiedere alla società di cambiare e lasciare gli uffici pubblici in balia di modalità operative che tutto sono tranne che moderne. Qualsiasi riforma è destinata a fallire se il personale non si aggiorna, e non si può lasciare alla volontà di persone di buona volontà il peso di queste ristrutturazioni, mentre altri vivacchiano con il solito tram tram ad andar bene. Insieme possiamo superare la crisi, ne abbiamo le capacità e le strutture; torniamo ad aver fiducia nelle nostre capacità.

SINDACO - Ora leggo quella che potrebbe essere la delibera consiliare:

“Il Consiglio comunale, premesso che la commissione europea ha adottato in data 19 dicembre 2012 la propria decisione ritenendo che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling per ciascuno degli esercizi del periodo 2000/2010 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, e pertanto sono incompatibili con il mercato interno;

la commissione con la predetta decisione ha in particolare imposto all'Italia di procedere entro quattro mesi dalla notifica della stessa, al recupero delle somme erogate comprensive dei relativi interessi, disponendo nel contempo l'invio entro due mesi dalla notifica di alcune informazioni, tra le quali l'importo complessivo, capitale e interessi, da recuperare presso il beneficiario; una descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per confermarci alla decisione e i documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

In merito alle varie segnalazioni sulla vicenda SEA Handling e relative sanzioni europee, i Sindaci

del CUV hanno effettuato i vari incontri, sia con il comune di Milano che con i vertici SEA nonché con i lavoratori di SEA Handling e del consorzio Lepanto.

Da tali incontri è emerso che gli effetti negativi connessi all'immediato recupero monetario dei presenti aiuti di stato determinerebbe automaticamente il fallimento di SEA Handling società per azioni, dando luogo a risvolti sociali negativi, soprattutto di ordine occupazionale.

Le produzioni storiche tipiche del territorio, in particolare il tessile, da anni ormai sono dismesse, emigrate verso altri extra UE, come del resto sta avvenendo attualmente anche per il settore meccanico, diminuendo così le opportunità lavorative.

Rilevato inoltre che, come già accennato in premessa, l'esecuzione dell'ordine di recupero monetario determinerebbe l'apertura di una procedura di liquidazione della SEA Handling società per azioni.

Tale situazione determinerebbe, come diretta conseguenza, la compromissione del valore del complesso aziendale, notevoli impatti sul personale, circa 2.300 dipendenti e l'interruzione delle attività di handling garantite dalla società presso gli scali aeroportuali di Milano Malpensa e Milano Linate, con gravissime ripercussioni sul traffico aereo nazionale ed europeo.

La consapevolezza di tale situazione sta creando forti tensioni sociali sfociate nell'ultimo mese in alcune manifestazioni di protesta, sia nella città di Milano che presso gli scali di Malpensa e Linate.

Infatti le conseguenze di tali situazioni non riguardano esclusivamente i lavoratori direttamente interessati ma anche i loro nuclei familiari e sono idonee a provocare una grave crisi sociale nel tessuto territoriale milanese e lombardo, che potrebbe avere impatti anche sull'ordine pubblico.

In particolare, nel territorio dell'aeroporto di Malpensa è inaccettabile dopo avere investito ingenti risorse pubbliche pagate dall'intera collettività e aver degradato il territorio in nome dello sviluppo per tutti, dove invece è stato per pochi, dopo tutto questo si possa lasciare una cattedrale nel deserto che genera disoccupazione e povertà nel territorio.

Ad ulteriormente rendere critica la situazione è che tali eventi si inseriscono in un contesto economico ed occupazionale che, come è noto, è già fortemente pregiudicato dalla pesante congiuntura economica che sta attraversando con conseguenze talora drammatiche per l'Europa e l'Italia.

La costituzione italiana al primo articolo recita, l'Italia è una Repubblica democratica fondata sul lavoro, ripreso poi nell'articolo quarto, la Repubblica riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro e promuovere le condizioni che rendono effettivo questo diritto.

Ogni cittadino ha il dovere di svolgere secondo le proprie possibilità e la propria scelta, un'attività o una funzione che concorra al progresso materiale o spirituale della società.

Dato atto che, in coerenza con tali finalità, nel corso delle ultime settimane i comuni appartenenti al consorzio urbanistico volontario Malpensa, anche a seguito di incontri con il Comune di Milano, hanno espresso l'intenzione di sostenere ogni iniziativa volta ad impedire il prodursi degli effetti negativi della decisione della commissione europea sui livelli occupazionali e sul tessuto economico sociale lombardo.

Valutata la necessità di addivenire urgentemente ad elezioni comuni in merito ad assunzioni temporanee, avendone la possibilità ed adeguate risorse finanziarie da parte dei comuni interessati, di personale disoccupato, rivisitando così il patto di stabilità; coordinamento tra i comuni per altre azioni di contrasto alla disoccupazione con criteri più univoci; promozione di accordi con le associazioni di categoria per incentivare il credito alle imprese e rilanciare l'economia, riassorbendo quindi personale espulso dal mondo del lavoro anche a causa di un'eventuale procedura di liquidazione della SEA Handling società per azioni e ridimensionamento dell'indotto lavorativo degli aeroporti milanesi; ricerca dei fondi europei per incentivare quanto sopra esposto, superando lo scoglio della sanzione europea; tutela della filiera lavorativa garantendo l'occupazione sul territorio nazionale".

Questa delibera verrà poi messa ai voti, leggo anche la parte finale, naturalmente verrà messa ai voti successivamente quando, dopo avere aperto il Consiglio comunale a tutti lo richiederò proprio per passare all'approvazione della delibera.

"Delibera di chiedere al Parlamento italiano la rivisitazione del patto di stabilità per i comuni consentendo di assumere a tempo determinato disoccupati dando così la possibilità di finalizzare i contributi erogati dai vari servizi sociali ad azioni più mirate e dignitose che vanno sotto la voce lavoro.

Di chiedere al Governo e al Parlamento di approvare leggi e regolamenti che tutelino davvero il prodotto italiano, oggi pesantemente penalizzato dalla concorrenza sleale fatta da chi ha delocalizzato in altri Paesi e poi rivende in Italia con il marchio made in Italy.

Di coordinare tra i comuni aderenti azioni di contrasto alla disoccupazione basate su criteri univoci e concordati in modo da rilanciare l'occupazione.

Di promuovere degli accordi con le associazioni di categoria per fornire incentivi all'imprenditorialità, incentivi al credito.

Di chiedere al Governo e al Parlamento italiano di mettere in atto tutto quanto necessario per superare lo scoglio della sanzione europea con un'azione forte, congiunta e sinergica tra i vari enti interessati da SEA.

Di sollecitare tutti gli organi preposti e la proprietà di SEA, Comune di Milano (incomprensibile) ad assumere tutte le misure atte a garantire una stabilità occupazionale ai lavoratori di SEA Handling e delle aziende e cooperative dell'indotto, ad esempio consorzio Lepanto, o addirittura incremento lavorativo con un piano nazionale del trasporto aereo atto ad evitare la continua concorrenza tra i vari aeroporti, concorrenza basata solo sul taglio del costo del lavoro, con il mantenimento di un livello salariale adeguato nel diritto ad un tenore di vita dignitoso, proporzionato rispetto ai costi della vita del territorio.

Di promuovere con SEA e ogni altro gestore e/o organo sovraordinato la ricerca ed in seguito l'attuazione di ogni azione tale da rendere Malpensa compatibile con il territorio.

Di promuovere, in subordine, la formazione dei lavoratori eventualmente espulsi dalle aziende operanti a Malpensa e Linate per una loro ricollocazione in seno all'evento di Expo 2015.

Di essere propositivi con l'UE, per esempio attivandosi per la ricerca di fondi che la EU mette a disposizione, (incomprensibile) ricerca sviluppo eccetera, rilanciando in un'ottica europeista l'economia.

Di dichiarare la presente deliberazione eccetera".

Questo lo leggerò quando sarà il momento di mettere ai voti.

Da questo momento io apro il Consiglio comunale, può partecipare il pubblico.

Lascio la parola all'architetto Merletti, Presidente nazionale di Confartigianato.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

SINDACO - Mio dicevano giustamente, posso dare prima la parola a (incomprensibile) rappresentanti.

Per favore dite sempre nome e cognome.

() - ... Lepanto che è un consorzio che ha operato negli ultimi 15 anni su Malpensa, ha prestato il servizio di assistenza passeggeri con ridotta mobilità. È un servizio fornito a SEA, un servizio imposto dalla Comunità Europea con il regolamento 1107 del 2006 ed è un servizio che SEA, per la quale SEA incassa una tassa su tutti i biglietti aerei. Questi lavoratori hanno fornito la loro prestazione d'opera presso l'aeroporto proprio per dare un servizio a questi passeggeri e comunque far trarre dei profitti a SEA. Infatti, nel lontano 98, quando c'è stato l'incremento aereo dovuto all'apertura di Malpensa 2000, SEA che in un primo momento esercitava l'attività di autoproduzione ha appaltato a Lepanto questo servizio da fornire alle varie compagnie aeree. Dal 2006 servizio è diventato in subappalto in quanto l'appalto generale è stato dato dalla Comunità Europea a tutti i gestori degli aeroporti con la facoltà di subappaltare a terzi enti.

Chiaramente la volontà di SEA non è stato quello di creare del lavoro interno e quindi assumere del personale ma ha cavalcato quella che era diciamo la moda di terzalizzare i servizi al fine di ottenere dei costi al ribasso per questi servizi e quindi creando del lavoro, di conseguenza creando del lavoro precario, sottopagato, senza tutele e con carichi di lavoro eccessivi per quanto riguarda gli addetti.

Dal 2006 ad oggi questi hanno fornito l'attività a SEA lodevole, hanno contribuito nel 2011 a fare acquisire a SEA il certificato di qualità per quanto riguarda il servizio come PRM; dal 2009 però SEA ha iniziato un principio di internalizzazione, ovvero ha cominciato a togliere lavoro a questo consorzio andando a togliere metà dell'attività sul terminal 1, quindi c'è stato già un reintegro di questa attività in autoproduzione da SEA.

Questo già nel 2009 ha creato dei forti problemi occupazionali presso questo consorzio la quale ha dovuto comunque accedere alla cassa integrazione e quindi a limitare quello che era il lavoro da parte di questi 60 dipendenti. A giugno dell'anno scorso SEA internalizza l'altra parte del terminal 1 e quindi lascia solo in subappalto la gestione del servizio presso il terminal 2 con un orario ben definito dalle 5.30 alle 20.00 di tutti i giorni. Da lì chiaramente è emersa una situazione che è diventata insostenibile per questo consorzio, nel senso che ha subito dichiarato che quanto SEA elargiva economicamente per questo servizio non rendeva sostenibile il subappalto e quindi ha cominciato a chiedere la crisi aziendale, l'esubero del personale e l'aumento della cassa integrazione. Per un anno noi abbiamo cercato come organizzazioni sindacali l'intervento della politica, l'intervento della proprietà della SEA, la SEA stessa, abbiamo chiesto di entrare

Verbale del Consiglio Comunale n. 22 del 23.05.2013 verbali

nel merito e cercare di capire quali potessero essere le soluzioni da mettere in campo per tutelare l'occupazione e il diritto al salario di questi 60 dipendenti, però purtroppo non abbiamo avuto orecchie da ascoltare, che ci hanno ascoltato. Una promessa, io ringrazio il CUV il quale comunque, a fronte delle nostre richieste di aiuto e di sostegno si è prestato a questo problema e si è attivato chiaramente per tutto quello che era possibile fare, ma nello stesso tempo abbiamo chiesto al Comune di Milano di entrare nel merito e di cercare di capire cosa, come avvenivano la gestione di questi appalti in SEA, cercare di chiedere un minimo di trasparenza che non abbiamo avuto né da SEA, né da ENAC né dal comitato degli utenti, per capire come vengono gestiti questi soldi, però ad oggi oltre l'apparente interessamento iniziale da parte di tutte le forze politiche questi lavoratori non hanno ricevuto nessun riscontro, ovvero nessuno si è preso carico di entrare nel merito e cercare di capire se realmente la situazione paventata da SEA è reale o se c'era l'opportunità comunque di andare a tutelare i 5.000 dipendenti della SEA più 60 lavoratori di una cooperativa che hanno contribuito ad aumentare i profitti della SEA stessa. Dal 4 giugno questi lavoratori sono definitivamente licenziati, abbiamo ripeto fatto di tutto, richiesto aiuto a tutti gli enti, abbiamo però fatto presente che ci sono delle situazioni poco chiare sul rispetto del regolamento europeo, sul rispetto di due leggi italiane in merito ai subappalti. Abbiamo chiarito quali erano questi aspetti evidenziando che qualora fossero stati fondati ci potrebbero essere delle ripercussioni anche penali nei confronti degli amministratori, però purtroppo non si è mosso nulla da parte loro, tant'è che 10 giorni fa le dipendenti hanno presentato un esposto in Procura della Repubblica, Guardia di Finanza, ENAC, all'autorità del controllo della vigilanza sugli appalti pubblici al fine di avere chiarezza quanto meno sulla gestione di questo appalto.

Noi da quello che abbiamo potuto vedere come organizzazioni sindacali è che fino all'ultimo c'è stata una volontà di speculare da parte di SEA sui costi e quindi cercare di dare in affidamento questo tipo di attività andando a spendere il meno possibile, situazione che poi inevitabilmente si è calata sulle spalle dei lavoratori, perché laddove c'è la volontà da parte dell'azienda di subappaltare là ci deve essere anche la responsabilità di chi subappalta nel capire se l'appalto è sostenibile, cosa che avete evidenziato anche voi nella vostra promessa. Di fatto non si sono posti il problema, non si sono posti il problema sui costi, non si sono posti il problema neanche su quanto per quanto riguarda il rispetto delle fasce e quindi dei servizi, delle assistenze da dare nelle fasce orarie che dovevano essere garantite in questo appalto. Ancora oggi abbiamo fatto un presidio a Malpensa, settimana prossima ce ne sarà un altro permanente da parte di questi lavoratori, diciamo che sono le ultime grida di disperazione che loro stanno girando alla politica chiedendo di avere il diritto al lavoro e il diritto al salario. Oggi abbiamo questi lavoratori che stanno lavorando quattro giorni al mese, chi è part-time porta a casa uno stipendio di € 90 circa e in full time di 140/170 secondo della settimana lavorativa, tutto il resto è integrato dalla cassa integrazione. Noi pensiamo che un'azienda come SEA che ai tempi aveva promesso al territorio sviluppo, ricchezza e quindi il benessere sul territorio, oggi il risultato che noi vediamo è veramente drammatico perché tutto questo non è stato realizzato. Il pensare che siano stati spesi tanti soldi pubblici per realizzare una struttura del genere che poi ha prodotto devastazione sul territorio e sta creando un simile risultato è inaccettabile. La politica deve entrare nel merito di questa situazione, deve entrare nel merito non solo sulla questione Lepanto ma c'è la necessità anche di capire che cosa è successo sulla vicenda della SEA Handling con la multa della Comunità Europea. Perché è vero che i dirigenti SEA e le varie presidenze che si sono succedute in questi anni, dal 2007 in poi hanno sottovalutato quello che la Comunità Europea cominciava a dire entrando nel merito della questione, ma è anche vero che dal 2002 al 2006 quando la SEA doveva essere risanata si erano formalmente presi un impegno con il Comune di Milano che dal 2002 al 2016 ci fosse stato il risanamento completo della SEA Handling, ovvero la SEA Handling doveva camminare con i propri piedi. Questo non è avvenuto tant'è che la Comunità Europea sta chiedendo conto di quei circa 50 milioni di euro che ogni anno venivano rigettati; questi hanno gestito un'azienda senza nessun controllo da parte della politica, oggi la politica deve entrare nel merito, perché è inammissibile che oggi andiamo dai politici a chiedere conto su queste tematiche, a chiedere conto perché 60 lavoratori siano ridotti al lastrico e messi sulla strada da una società pubblica che li ha sfruttati fino al midollo, e la politica oggi ci dice che la SEA è una S.p.A. quindi non può entrare nel merito, si annicchiano. Noi invece diciamo che la politica in questi anni SEA l'ha utilizzata come un feudo; ogni anno, ogni volta che c'era da rinnovare il consiglio d'amministrazione, c'era da nominare il Presidente, c'erano da cambiare i dirigenti la politica ci ha sempre messo le mani, l'ha sempre utilizzata come un bene pubblico, come una proprietà pubblica e l'ha utilizzata per dei fini forse diversi di quelli che erano nell'interesse della collettività. Oggi la politica deve necessariamente entrare nell'ambito della gestione della SEA, cercare le eventuali responsabilità e perseguirli, perché è inammissibile che tutto quello che è accaduto all'interno dell'azienda oggi si possa pensare che venga scaricato solo sui lavoratori. Il 4 giugno, sui 60 della Lepanto è in seguito su quelli della SEA Handling. È inammissibile pensare che questa crisi dell'azienda sia dovuta solo al costo del lavoro perché oggi tutti stanno pensando di risolvere il problema spezzettando l'azienda e

Verbale del Consiglio Comunale n. 22 del 23.05.2013 verbali

andando a fare i tagli occupazionali e i tagli dello stipendio. Qui c'è qualcuno che ha delle responsabilità forti, molto più gravi, qui c'è qualcuno che deve entrare nel merito e cercare questa responsabilità. Ripeto, ringraziamo il CUV per questo impegno che ci sta mettendo, chiediamo con forza che prosegua in questo intento e speriamo che entro il 4 giugno qualcosa di nuovo per questi lavoratori possa arrivare, quantomeno la tutela di questo salario.

SINDACO - Invito a non superare la decina di minuti.

Colaianni Domenico - Buonasera a tutti, sarò molto breve.

Io ho lavorato per 28 anni in aeroporto di Malpensa, l'ho visto crescere eccetera, avevamo tre voli al giorno praticamente. Io sono un grillino, quindi me ne faccio vanto, rappresento la Lepanto in quanto conosco il loro lavoro, io appunto lavorando 28 anni so che cosa hanno fatto.

Qui stiamo parlando di 60 persone e non mi dite, cioè nessuno sa facendo niente per queste persone.

Noi siamo presenti, noi siamo stati presenti stamattina con tutte le varie, sindacati eccetera, e noi ci stiamo prestando, essere veramente presenti perché non si può lasciare a casa queste persone che hanno lavorato il mattino, il pomeriggio, la notte, non hanno preso neanche €250.

Tra l'altro vorrei dire una cosa come ha detto il signor Carmelo, queste persone qua, forse voi non lo sapete ma io che ho lavorato 28 anni in aeroporto queste persone qua presenti sanno come prenderti se hai la gamba rotta, se hai il braccio rotto, se sei obeso. Tra l'altro vanno a parcheggiare a Canicattì, quasi a Vizzola Ticino per poi andare a farsi 4/5/6 km per arrivare al posto di lavoro dove devono timbrare.

Gli hanno fatto anche dei turni, e io lo posso dire perché sono stato un responsabile di Lufthansa, 1.300 dipendenti, e Air France, quindi so come funziona, questi poveracci qua per guadagnare 250 euro praticamente devono di tutto e di più. Queste cose qua la maggior parte delle persone non lo sanno e in più vengono lasciati a casa. Al posto loro, io voglio dire a tutti voi, voglio essere trasparente, io so praticamente cosa significa essere preso da uno di loro che mi sa come prendere se ho la gamba rotta che arrivo da Sharm el-Sheikh che mi sono fatto male sul mare, loro sanno come prendermi. Al posto loro, scusate il termine e metto tra virgolette, hanno messo gli scaricatori di porto che lavorano alla SEA, praticamente hanno messo quelli che scaricano i bagagli. Io spero che nessuno di noi abbia mai la possibilità di essere preso da una di queste persone qua, perché io non mi faccio toccare neanche un dito, scusate il termine.

Non sono arrabbiato, non sono cattivo però, voglio dire, un conto se mi prende un infermiere, una persona specializzata come loro, dopo 16 anni, al posto loro mi hai messo una persona che scaricava i bagagli, con tutto il rispetto perché è un lavoro anche quello, per l'amor di Dio, e tu mi metti...

Il fatto è che nessuno si è interessato. Io ieri ho parlato con i vari telegiornali, con i vari giornalisti e mi hanno detto stamattina alle 10 dovevano essere lì; abbiamo visto qualcuno? Nessuno, non è arrivato nessuno.

Io faccio parte, appunto vi faccio luogo a voi che siete, ai Sindaci eccetera, questo è un problema del territorio, qui non si sta parlando di qualsiasi cosa, io non sto dicendo di...

Io mi batto e l'ho portato anche in Regione come grillino, però questo è un problema del territorio, si parla di 60 persone. Non mi dite che una SEA non può aggiustare questi ragazzi a destra e sinistra, anche a spingere i carrelli. Anche ieri che ho parlato con i giornalisti, solo SEA Handling.

SEA Handling fa numero. Allora perché questi sono in 20/25 persone non tutti hanno la famiglia, non tutti caparbiamente siamo presenti, noi siamo arrivati, loro, i sindacati, abbiamo fatto presenza eccetera.

Questa mattina, lo può dire il signor Carmelo, ci hanno vietato di...

Noi non abbiamo dato fastidio a nessuno perché anch'io ho lavorato e chi prende l'aereo non si dà fastidio a nessuno. Abbiamo fatto la nostra presenza senza dare fastidio a nessuno e ci siamo attivati tutti quanti così, non abbiamo fastidio a nessuno perché se uno deve prendere l'aereo e perde l'aereo lo so pure io, io mi metto di fianco come abbiamo fatto noi e abbiamo presenziato.

Però non c'è stato nessuno, nessun Sindaco di questa zona qua, non c'è stato nessuno, nessuno di voi tutti a presenziarci, siamo arrivati noi, cinque grillini, i sindacati e non abbiamo visto nessuno.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Colaianni Domenico - No, noi non abbiamo visto nessuno.

SINDACO - Ha altro da aggiungere?

Colaianni Domenico - No.

SINDACO - Allora direi di lasciare la parola a qualcun altro.

Colaianni Domenico -Certo.

De Angelis Nella - Sono una lavoratrice Lepanto, lavoro nella Lepanto da circa 14 anni, sono entrata con una qualifica di un anno professionale come para infermieristica e ho imparato negli anni a svolgere ad amare questo lavoro. Voglio innanzitutto invece ringraziare tutti coloro i quali ci stanno sostenendo e ci stanno aiutando perché, come ho avuto modo di dire anche stamattina, il più delle volte la nostra storia, avendo un appalto, essendo una storia di lavoratori a scadenza, perché abbiamo avuto la scadenza dell'appalto e quindi ritengo che noi siamo dei lavoratori come la merce in scadenza, abbiamo avuto la scadenza il 4 giugno e siamo stati ricondotti ad un mercato del lavoro che non esiste più.

Quindi io volevo ringraziare tutti coloro e voi che vi siete interessati, vi siete coinvolti nella nostra storia e ci state sostenendo e aiutando, al contrario di quanti invece hanno sorriso, ci hanno ignorato e hanno sorriso alle nostre richieste quanto meno di un riscatto morale nei nostri confronti, perché se nulla era dovuto sulla carta con un contratto scritto che ci poneva a termine, io penso che un debito morale nei confronti dei lavoratori questo si possa prendere in considerazione nei confronti di chi ha svolto con serietà, onestà, coscienza, abnegazione e la massima dedizione, senza pensare neanche al povero stipendio che ci veniva dato e abbiamo anzi apprezzato e ringraziato per questo lavoro coloro che ce lo avevano offerto, quindi chiedevamo almeno una forma di ricatto e di sostegno morale e di riconoscimento morale.

Quindi di aver meritato in qualche modo questo lavoro per quello che abbiamo fatto, di averlo meritato se non sulla carta con un contratto che scadeva quantomeno potesse rappresentare un riscatto morale.

Abbiamo trovato persone che ci hanno, verso le quali abbiamo avuto, che hanno avuto nei nostri confronti ilarità ed ironia, invece abbiamo trovato tante persone che ci hanno aiutato e sostenuto come voi.

Quindi per questo, sperando che voi ci continuate a sostenere e continuate a portare avanti in qualche modo anche la nostra causa, ma non solo per noi, in rappresentanza di tutti i lavoratori precari e di questa forma di lavoro che pone a termine, a scadenza e a contratto le persone, vi facciate portavoce per noi e per tutti gli altri lavoratori che rappresentano la nostra categoria di precari.

Scarpino Salvatore - Buonasera a tutti, sono un RSU della SEA Handling.

Io volevo entrare nel merito di due questioni che sono secondo me le questioni principali.

Non me ne abbiano quelli della Lepanto perché anche loro di conseguenza fanno parte anche di questa questione. Uno è il problema di SEA Handling, la questione SEA Handling e l'altra è l'aeroporto Malpensa nel suo contesto generale. Il problema di SEA Handling, per fortuna c'è la notizia di ieri che il TAR dalla Lombardia ha sospeso l'esecutività della sentenza eventuale che potrebbe essere negativa, la sospensiva di Bruxelles e quindi ci da un margine di tempo maggiore per poter entrare nel merito del problema.

Io ho sentito nella relazione introduttiva del Vicesindaco un paio di questioni che secondo me a me non tornano granché, una quella di dare la governance al fondo (incomprensibile) e l'altra questione era sul modo in cui dovrebbe svilupparsi l'handling a Malpensa. I lavoratori della Lepanto sono il classico esempio di quello che succederà di qui a poco se non saranno messe delle regole ben precise nell'ambito aeroportuale perché la precarizzazione del lavoro che vuole fare il Comune di Milano è soprattutto, sottolineo soprattutto l'F2I, che non è un medio fattore della comunità ma è un fondo gestito da banche, anche dal Ministero, assicurative e robe del genere, quindi un fondo privato a tutti gli effetti, il cui unico obiettivo sarà quello di fare profitto su un bene pubblico, perché Malpensa è stata costruita solo ed esclusivamente con fondi pubblici che noi abbiamo regalato al fondo 2I, attraverso una vendita, scusate se è ancora un po' torbida, perché €290.000+1 mi suona ancora di torbido per acquisire il 29% delle azioni e che ha dato modo a questo fondo di mettere le mani su qualcosa che chiaramente, visto in termini di sviluppo è molto proficuo. Perché sarà proficuo? Perché dalla cessione di SEA Handling, perché la Comunità Europea ha detto benissimo, come ha spiegato nell'introduzione, che ha dato delle linee molto precise su come dovrà essere svenduta o spezzettata SEA Handling, ne verrà fuori sicuramente un beneficio per la proprietà.

È chiaro che l'altra metà è del Comune di Milano, del 55%, ma non prenderà più il profitto che aveva prima, i 50/60 milioni di euro anno che andavano tutto alla comunità di Milano, adesso si dovrà accontentare di qualcosina meno il comune visto che ha dato l'altra questione, l'altra parte all'F2I.

È opportuno che in questo rapporto i Sindaci si facciano promotori di questa battaglia, è quella di fare, stabilire delle regole in cui la tutela del lavoro e dei lavoratori siano la parte principale.

A noi non interessa essere dipendenti di SEA Handling piuttosto che di SEA S.p.A. piuttosto che di Lepanto e di qualsiasi altra società che vorrà venire nel mercato, il mercato è giusto che sia libero, però che sia regolato perché anch'io sarei capace di fare l'imprenditore abbassando i costi del lavoro, basta che licenzio

una cinquantina di persone e abbasso il salario so farlo anche io il risparmio, non ci vuole essere dei grandi imprenditori per fare queste cose. Chiaramente traendo profitto e dando un servizio sempre più scadente perché se io abbasso la professionalità degli addetti e abbasso il numero ho abbassato la qualità del servizio. Di conseguenza è questo che bisogna evitare a Malpensa, che venga precarizzato tutto il lavoro. Tutto il lavoro di handling, e non sarà solo di handling il problema, perché all'interno SEA S.p.A. ci sono altre branche che potranno essere cedute con questo sistema, sempre per un unico fine, fare profitto sia per le compagnie aeree ma anche per le società che gestiranno Malpensa, e non vorrei che sia ancora l'F2I, perché io ci terrei che sia ancora il Comune di Milano. Certo, ha delle responsabilità perché dal 2002 e forse anche prima, visto che sono 4/5 Sindaci che hanno tentato di vendere in tutti i modi la SEA, quindi non è colpa solo dell'ultimo ma è chiaramente di una gestione, di una visione politica che mirava soprattutto a svendere l'handling, questo per acquisire profitti. Accantonano un attimo il problema handling per parlare di quello che Malpensa dovrà essere domani. Mi dispiace che non ci sia il Presidente Maroni, avrei voluto fargli una domanda soltanto al Presidente Maroni, visto che lui quando c'era (incomprensibile) di Malpensa e c'è stato lo spostamento di tutti voli di Alitalia su Fiumicino è stato complice della scelta di spostare tutti i voli a Fiumicino. Sicuramente ne abbiamo avuto un vantaggio per l'ambiente ma non per i salari e per il posto di lavoro, perché Malpensa ha subito dal allora una decrescita notevole. Adesso i numeri non li so di preciso ma sono davvero consistenti. Quindi ha portato minore traffico, minori passeggeri, minori benefici a tutta la comunità perché meno addetti, meno occupati, si sono persi già diverse migliaia di posti di lavoro nell'ambito di Milano, nell'ambito dell'aeroporto, ha fatto sì che sicuramente all'interno di, in tutto l'hinterland ci sono stati meno benefici per la comunità, non ultimi gli alberghi visto che c'è un rappresentante della Confcommercio, Confartigianato mi scusi, anche questi ne hanno sicuramente risentito. Minori passeggeri, ci sono minori possibilità per loro di riempire questi alberghi quando ci sono problemi legati al maltempo e roba del genere, e quindi c'è tutta una ripercussione che viene a mancare da quando le scelte fatte dalla politica hanno detto che Malpensa è un aeroporto che è destinato a chiudere. Però non si sono risparmiati nel fare il terzo satellite, visto che comunque avevano già deciso che dovevano far chiudere Malpensa, hanno parlato di terza pista. Allora mi sorge il dubbio, ma Malpensa il solo unico scopo è quello di fare comunque continuare a mangiare la politica? Perché qui non ci dobbiamo scordare che i finanziamenti poi non si fanno bene come vanno gestiti, non è che adesso ci dobbiamo nascondere dietro il fico, qui lo sappiamo tutti che poi lo scopo principale è fregarsi i soldi. La politica ne ha mangiati parecchi; è ora che la politica incomincia a fare qualcosa di utile tutelando il lavoro e i lavoratori.

Poncato - Buonasera, sono un dipendente SEA. Al di là di quello che sappiamo tutti, dello sviluppo che c'è stato anche negli ultimi momenti di questa sospensiva, di questa multa e tutto, la situazione che viviamo tutti i giorni noi è veramente una cosa che oltre che sui giornali è sulla nostra pelle e quindi è molto sentita. Oltre un discorso che viene fatto accusatorio comunque per le responsabilità che tutti si portano dietro e che comunque tutti cercano invece di scaricare agli altri, io vorrei fare a voi una proposta che potrebbe essere scioccante ma nello stesso tempo se viene raccolta e studiata bene da voi che dovrete essere teoricamente gli addetti ai lavori su queste cose tecnologiche, cioè di tecnicismi vari, potrebbe anche essere una possibile soluzione a questo problema dei 360 milioni che ci pesano sulla testa. Vi faccio un piccolo esempio, è un paragone simile a quello che vorrei proporre. (incomprensibile) nel '94, che è il titolare della Volkswagen, aveva avuto un problema di quelli che erano praticamente gli incassi di Volkswagen ed era arrivato a dire purtroppo dobbiamo chiudere Volkswagen. Ad un certo punto gli è venuto in mente di dire, io sono il proprietario del 98% delle azioni, perché non rendere partecipe quello che sono i lavoratori alle azioni di Volkswagen. I lavoratori praticamente si sono autodecurtati una parte di stipendio per un periodo e hanno acquisito quelle che sono determinate azioni della Volkswagen, sono diventati praticamente lavoratori e padroni. Alla fine del '94 ogni lavoratore ha ricevuto dei dividendi pro capite di 23 milioni e mezzo di lire. Attualmente la Volkswagen è proprietaria di otto marchi, ha chiuso con il 22% in più quest'anno a differenza di altri che sono lì per chiudere. Quindi arrivo a quella che era magari la mia proposta, se dovesse veramente verificarsi che purtroppo questo sospensiva è solo momentanea e quindi 360 milioni di euro non verranno cancellati, è inevitabile che SEA Handling, ovviamente poi tirandosi dietro successivamente SEA S.p.A. arrivi al fallimento. A questo punto perché non costituire, ovviamente, ripeto, con dei tecnici adeguati che devono seguire le cose nell'interesse dei cittadini, dei comuni, di Milano e dei lavoratori, perché non costituire una nuova società dove il 51% non è del Comune di Milano, così si interromperebbe quella che è la conseguenza, la consecutiva, la discontinuità della pena inflitta, e questo 51% invece a voi e a noi lavoratori: un consorzio di questo genere. Una S.p.A. oggi come oggi è abbastanza che abbiamo un milione di euro come fondo. Noi siamo 2.500 lavoratori di SEA Handling e 2.500 di SEA S.p.A., che hanno un TFR lì fermo, che potrebbero investire in minima parte. Tenete conto 5.000 lavoratori con €5.000 di TFR

Verbale del Consiglio Comunale n. 22 del 23.05.2013 verbali

investito a testa. sono 25 milioni di euro di capitale, noi diventeremmo soci e padroni, e nello stesso tempo il comune di Milano avrebbe il 49% e il 51% verrebbe spartito anche con voi, comunque i comuni hanno l'interesse che più Malpensa lavora più anche i comuni incassano. Questa è una proposta che potrebbe essere magari fatiscente al momento, però da studiarla bene nei minimi termini, pensateci, piuttosto che solo fare accuse facciamo anche proposte. Del resto tra di noi ci sono tantissimi tipi di lavoratori, non siamo solo considerati scaricatori di porto come potrebbe sembrare, e questa proposta qua viene fatta a tutti i livelli di quelli che sono i lavoratori SEA e in questo caso anche i lavoratori Lepanto che potrebbero rientrare in questa società nuova; grazie.

(applausi)

SINDACO - Non sottovalutatevi, nessuno ha mai pensato che foste scaricatori di porto; non va bene nemmeno sottovalutarsi.

Arch. Merletti - Buonasera, grazie dell'invito. Mi sento un po' un pesce fuor d'acqua perché pensavo di parlare d'altro, io non è che mi occupi di questi problemi però alcune cose le ho colte e in questi mesi e anni che mi occupo del mondo dell'impresa e quindi frequento Roma, capisco queste cose e certamente sono preoccupanti soprattutto perché stiamo parlando di persone, non stiamo parlando di numeri e spesso e volentieri ci se ne dimentica. Innanzitutto una cosa, le infrazioni delle norme comunitarie alle quali seguono ovviamente delle sanzioni pecuniarie, dovrete sapere, se non lo sapete ve lo dico io, che l'Italia ha oltre 200 infrazioni alle norme comunitarie e quindi quando vogliono fare...

Quella più eclatante paradossalmente erano le quote latte, una cosa abbastanza vergognosa dove per tutelare 400 mungitori ne hanno fatti partire qualche decina di migliaia, però va bene lo stesso e non quindi non c'è da meravigliarsi. Certo, manca qui probabilmente un attore, che è la politica, sono molto suscettibili in questo periodo. Io li ho sperimentati a Porta a Porta e all'Ultima Parola quando gli ho che secondo me forse non avete capito alcune cose, probabilmente voi siete convinti che esista lo Stato, ma senza comunità, senza i comuni, senza le persone non c'è Stato. E, bipartisan, ho trovato Quagliariello del centro-destra che mi sembra una persona abbastanza ragionevole che se l'è presa un pochino, 15 giorni fa all'Ultima Parola, un rappresentante del Partito Democratico (incomprensibile) il nome, ex sindacalista è stato anche Ministro, Damiano, che altrettanto si è offeso. Quando si offendono vuol dire che si colpisce perfettamente nel segno. C'è un mondo e poi c'è l'altro mondo.

Poi c'è anche il mondo dell'impresa ma non è vero che sono tutti così perché sarebbe ingiusto, però ce ne sono troppi così. Io credo che se l'Italia ha qualche problema in più rispetto a qualche altro Stato europeo è perché forse ne abbiamo troppi così.

Però mi permettete, senza voler essere, così, quello che ho captato io, mi sembrava di cogliere un controsenso perché da una parte si diceva la politica è vero, ha ridotto, i trombati della politica finivano nei consigli di amministrazione piuttosto che nei posti magari a prendere decisioni che dopo venivano delle decisioni bislacche, da un lato, quindi da un lato si diceva togliamo questo potere alla politica.

Togliere questo potere alla politica però vuol dire, un percorso è quello che ha proposto, si può anche percorrere, è percorribile, il dipendente SEA, di un azionariato diffuso, l'altro è quello della privatizzazione. Però la privatizzazione mi sembra che sia un percorso non consigliabile.

Io ho una mia idea perché, vedete, vi porto caso che stiamo affrontando, il caso del Sistri; sapete cos'è?

È il sistema informatico per il trasporto dei rifiuti. La Selex che è del gruppo Finmeccanica, quindi partecipata dallo Stato ha fatto questo progetto, il Ministro Clini del passato Governo l'ha reso attuativo dal 1 ottobre parte, quindi sulla gazzetta ufficiale va giovedì, penso tre giovedì fa, lo stesso giorno sui giornali 23 persone che hanno fatto questo progetto la Procura di Napoli ne arresta 23 e 3 finiscono in carcere; l'Italia è un paese meraviglioso perché fa queste cose qui. Anche il Ministro Clini, illustre professionista, direttore generale del Ministero dell'Ambiente, fa a fare il Ministro, quando ha finito di fare il ministro torna a fare il direttore dell'ambiente; l'Italia è questa cosa qui. Quindi la privatizzazione in questo caso, io non dico che sia d'accordo, probabilmente toglierebbe una buona parte del sistema clientelare e la corruzione.

Anche perché se poi vediamo che per vendere gli elicotteri dobbiamo corrompere, qualche perplessità io ce l'ho, dopodiché vorrebbe dire impoverire ancora di più questo territorio, però questo è quanto.

Ma se volete andiamo avanti perché ci sono le Poste, le Ferrovie; poi oltretutto sono tutti iscritti a Confindustria, non sono iscritti a Confartigianato, io mi chiedo se questi dirigenti e questi politici hanno chiesto voi pagare tessere milionarie per iscriversi a Confindustria.

E questo qui non è finanziamento illecito di un'associazione privata?

Perché le nostre sono associazioni privatistiche. A che titolo vengono finanziati?

Verbale del Consiglio Comunale n. 22 del 23.05.2013 verbali

Si iscrivono, ma hanno fior di professionisti. Guarguaglini quando se n'è andato anziché metterlo in galera perché sembrava che dovessero metterlo in galera, gli hanno dato sei milioni di liquidazione; siamo italiani. Allora non meravigliamoci. La Comunità Europea viene accusata di cose, le cose più strane quando (incomprensibile) la Comunità Europea; sono 2/3 anni che non escono leggi dalla Comunità Europea, non ne stanno recependo perché l'iter lì è molto lungo, da che parte e che arriva passano almeno tre anni.

Le ultime recepite, e qui mi ricollego ad un passaggio che c'è nel vostro deliberato, permettetemi di dirlo, sul made in Italy, ci sono arrivati loro perché in Italia non lo vogliono, preferiscono far lavorare le aziende in Bangladesh e poi, va bene, tanto non lo fanno, le acquistano da uno che le acquista, sono molto lunghe, è molto lungo l'iter, quindi giustamente mi sembra di avere capito che queste sanzioni arrivano da ben lontano, non sono cose che sono successe adesso. Io, se ci fosse la volontà politica secondo me interverrebbero; evidentemente non c'è, quando succedono queste cose si tratterebbe di capire perché non le fanno, perché non lo fanno, ma torno a dire qui manca qualche attore, manca la politica. Anche se i Sindaci, bene o male, chi più chi meno, qualcuno sì e qualcuno no ma hanno delle vicinanze, delle prossimità però molte liste sono civiche e quindi, anche perché i problemi nei comuni si chiamano problemi, a Roma si chiamano in un altro modo, ve lo posso assicurare io. L'acquisto che si diceva delle quote SEA, è vero, azionariato diffuso, però bisogna poi capire a chi resta in mano il management perché lì molte...; è un azionariato diffuso.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Arch. Merletti - Sì, per l'amor di Dio, bisogna capire se chi è l'azionista di maggioranza è disposto a vendere.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Arch. Merletti - Ho capito ma allora chiediamoci come mai SEA ha mai fatto una gara d'appalto per gestire gli aeroporti di Milano; io non mi ricordo. È come il metano qui, il metano sono anni che lo prendono, poi ti mettono l'impianto e gestiscono sempre loro. Perché Roma, ADR di recente ha fatto una gara, è entrata un'alta società in ADR, siamo a Roma, dopodiché, questo ve lo posso assicurare, sono entrati i privati e bene o male funziona. Come funziona non lo so, non conosco e quindi non lo so.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Arch. Merletti - Prendo atto, non allarghiamoci perché il problema sta qui.

Avete coinvolto le imprese, io sono convinto che il vostro problema oggi sia più evidente perché dall'altra parte è anche l'impresa che è in grossissima difficoltà. Avete parlato di credito, l'operazione che avete fatto voi e qualche altro comune per permettere alle imprese del vostro territorio di avere credito è stata un'operazione meritoria, però è sempre una politica e una terapia da pronto soccorso, non si può andare avanti in pronto soccorso, prima o poi bisogna andare in reparto o se no amen. Quindi il momento è abbastanza difficile. Una cosa la vediamo, noi vediamo il problema vostro di 60, guardiamo la Husquarna a Varese, questo territorio sempre più si sta impoverendo. Pensare o si era pensato che Malpensa potesse essere la cura di tutti i mali, probabilmente si è sbagliato tutto, bisognava tenere acceso alcuni motori; ma ormai dove sono spariti i grandi liberi pensatori, chi ha fatto grande e ricca questa provincia, tutti nella finanza, la stessa finanza che ha mandato un po' in barca il sistema paese, e poi se guardiamo l'America ha mandato in barca tutto il mondo. I problemi ci sono, non si possono negare, è in atto una sorta di ricatto.

Vedete, qualcuno all'inizio di questa crisi parlava di terza guerra mondiale, se vediamo cosa facendo adesso Giappone e Stati Uniti che sono in forte ripresa, ancora una volta la perdiamo noi? Non lo so.

Io ho l'impressione che anche la Merkel abbia tirato la corda ma prima o poi si impicca lei da sola; vediamo come vanno le elezioni. Torno a dire, il problema per le piccole imprese per poter assorbire parte della manodopera in questo momento, anche perché nel nostro mondo sarebbe manodopera, non tutto, ma buona parte, alcune, guardo De Felice, abbiamo ancora delle sacche dove si può entrare però servono specializzazioni di un certo tipo, non bastano neanche dei corsi di preparazione, serve un avvicinamento.

E tenete presente, non prendetelo come un segno cattivo ma è così, a fronte di tre anni di fermo, siamo già forse anche quattro, la ripresa verrà con voglia di fare non prima di quattro anni.

Cioè uno tenderà, poi non è vero perché qualcuno può già anche assumere, però tendenzialmente avranno un certo quattro anni di tempo dove uno cercherà di sfruttare tutti i macchinari, di sfruttare il personale che ha perché la strizza che si è preso...

Non è come SEA, come Finmeccanica e compagnia bella che poi tanto qualcuno gli ripiana i bilanci, uno li

tira fuori di tasca sua e quindi con la strizza che si è preso, prima di reinvestire sta lì un momentino e in questi momenti non si prendono danari per investimenti ma si prendono denari per mancanza di liquidità, e questo non è una buona cosa perché vuol dire che il mercato non si sta riprendendo.

Quindi aspettative con le piccole imprese è quella che è, le grandi desaparecidos, la situazione è questa.

Io mi rendo conto, stiamo parlando delle persone, in alcuni ambienti, in alcune aziende la persona è il motore, in alcuni altri purtroppo le persone sono dei numeri e quando devono fare danno in mano a qualche amministratore delegato che l'unica cosa che fa pensa di tagliare il personale.

Un altro dei passaggi che avete fatto qui, Expo, attenzione che non diventi un'altra droga perché gli appalti stanno lavorando sulle piattaforme con dei ribassi d'asta al 40%. Io ero nel comitato della sicurezza nominato da Roma dall'Inal, mi hanno convocato dopo 18 mesi che già stavano lavorando, la prima volta che sono andato non mi hanno convocato più perché mi sono presentato e ho scoperto che erano stati fatti dei bandi per la sicurezza nei cantieri, perché nei cantieri si muore, soprattutto lì.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Arch. Merletti - Dei bandi Inail per la sicurezza. Allora la domanda che ha fatto è stata molto semplice, ma scusate, o i vanno a chi si è aggiudicato l'appalto o chi lavora in subappalto?

Voi che non c'eravate la risposta non la sapete ma io che ero là neanche io la so; in compenso non mi hanno invitato più perché si tocca, si tocca nel vivo. Quando si fanno queste cose il 40% capite che può diventare il 35, poi magari siccome ci avviciniamo strategicamente al 2015 viene un bel premio di accelerazione che aumenta il costo ma tanto dopo ormai si è ubriachi e quindi le cose vanno, e il 40 diventa magari il 25 e allora forse ci stava; avvengono queste cose. Quindi sull'Expo è un'opportunità per il sistema paese, noi siamo vicini e potremo avere qualche vantaggio in più, potrebbe riprendere il lavoro, però se diventa un fuoco di paglia non strutturato. Poi questo aeroporto ho sostenuto che probabilmente non andava fatto qui, probabilmente; certamente se andava fatto non andava fatto così perché, piaccia o non piaccia comunque Roma non sarà bello ma funziona meglio, perché ha due piste parallele lontane e poi la perpendicolare che viene usata per i decolli. Questa è Roma, e l'aeroporto funziona; poi se non funziona per problemi loro interni ok, ma dal punto di vista... Chi è stato a Washington abbiamo visto come funzionano.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Arch. Merletti - Io le posso assicurare che dal punto di vista della movimentazione, da passeggero, comunque le due piste volendo potrebbero, hanno la distanza per poter fare i doppi movimenti.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Arch. Merletti - Ok, non entriamo troppo nel tecnico anche perché non è il mio mestiere però questo è quello che ci hanno raccontato alla Mitre quando siamo andati, giusto c'eravate voi due.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Arch. Merletti - C'ero anche io. Per adesso io mi fermo qua anche perché non è che abbia tante altre cose da dire. Comunque sulle due proposte, Expo e made in Italy, sul made in Italy è già stato recepito un regolamento della commissione europea, che però l'ha presa alla larga che non è tanto un made in Italy, cioè è anche il made in Italy però partono dalla tutela del consumatore e si sono fatti un attimino questa roba qui con la storia delle carni, la carne di cavallo, perché se li tocchi su alcune cose, allora non c'è stato opposizione da parte della commissione e da parte del Parlamento europeo.

Il problema arriva con il Governo, quando arrivano i Presidenti dei vari Governi e allora lì arrivano con le giacche tirate, perché in Italia c'è qualcuno che non vuole la tracciabilità dei prodotti, probabilmente sono quelli che fanno confezionare e fare i capi in Bangladesh eccetera, però la norma sta venendo avanti.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

SINDACO - Non possiamo fare botta e risposta, davvero.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

SINDACO - No, si parla una volta sola, davvero, per cortesia, perché se facciamo il botta e risposta non

ricaviamo nulla.

Sindaco Colombo - Grazie Presidente. Io credo che in questo momento dobbiamo impegnarci tutti per evitare le ipotesi più nefaste, cioè quella della procedura concorsuale nei confronti di SEA Handling.

Io ricopro la carica di Sindaco, non sono certamente né un economista né un sindacalista ma qualche idea in queste settimane burrascose me la sono fatta sul sistema aeroportuale milanese. Nel migliore dei casi mi è sembrato di capire che per SEA Handling andiamo comunque incontro ad una riduzione del numero di occupati e, forse, una riduzione degli stipendi. Circola voce che tra un po' sotto il profilo amministrativo SEA ridurrà gli stipendi agli amministrativi a Milano, circola quella voce qui addirittura.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Sindaco Colombo - Milano, io so Milano, poi ragazzi voi siete più bravi di me. Questa prospettiva determinata dalla decisione della commissione europea è tanto più grave nel momento in cui va a inserirsi in un quadro di crisi non solo delle attività del territorio ma anche dell'aeroporto che con la sua apertura, e questo è un dato da sottolineare, ha sostanzialmente modificato il tessuto circostante da produttivo a terziario, e per anni ha comunque contribuito ad attenuare gli impatti della riduzione dell'occupazione in altre attività del territorio. Al di là della decisione della commissione europea i dati di traffico aereo sono decisamente preoccupanti. Nel 2012, secondo Assoaeroporti, Malpensa ha perso il 4% dei passeggeri e l'8% delle merci; nei primi due mesi del 2013 i passeggeri sono diminuiti del 5,7%, c'è stato invece un aumento, un lieve recupero delle merci del +1; e anche Linate ha perso il 5,9% nei primi due mesi. I passeggeri nel complesso degli aeroporti italiani sono calati del 6,4, peggio che negli rapporti milanesi. È chiaro che allora stiamo vivendo un periodo pesante, pesante di crisi del trasporto aereo. A Malpensa, per ogni milione di passeggeri in meno corrispondono 810 cartellini, un milione di passeggeri in meno 810 cartellini in meno; i cartellini sono quelli che autorizzano l'ingresso all'interno del sedime aeroportuale e quindi 800 posti di lavoro in meno. Siamo passati da 24 milioni a 18,5 milioni di passeggeri, lascio a voi il calcolo dei posti persi di lavoro dal 2007 ad oggi, 3.000 e rotti. In questo quadro la decisione della commissione europea non fa altro che aggravare e accelerare una tendenza in atto che rischia di avere conseguenze economiche e sociali molto gravi per il nostro territorio. Allora, qui si tratta di compiere un passo ulteriore rispetto alla mera contingenza, legato alla decisione della commissione europea che pure va fortemente contrastata.

Si tratta di mettere in campo strumenti e soluzioni capaci di garantire lo sviluppo dell'aeroporto che è anche l'unico modo per svolgere tanto il riassorbimento di chi eventualmente perderà il posto di lavoro, vuoi per effetto della decisione della comunità economica europea, vuoi per la crisi in atto; quanto una sua ulteriore crescita, magari recuperando parzialmente i livelli di dehubbing.

A mio avviso, l'unico provvedimento davvero in grado di rilanciare Malpensa è quello di mettere finalmente mano ad un problema che si trascina dal momento stesso della sua inaugurazione: l'assetto assolutamente anomalo e disfunzionale del sistema aeroportuale milanese. Un provvedimento che non è solo nell'interesse del territorio di Malpensa e dei lavoratori che ci lavorano, ma direi prima di tutto dell'intero comparto milanese e di tutta l'area servita da Malpensa, perché un assetto del sistema aeroportuale milanese più simile a quello di altre città europee, perché ce l'abbiamo lì, basta solo copiarlo, con dimensioni di mercato simili a quello di Milano, io non sto ragionando comparto Londra e comparto Parigi che sono altra cosa, significherebbe garantire al terzo bacino di domanda di trasporto aereo in Europa le giuste connessioni che si merita con il resto del mondo, facendo da volano a tutta l'economia dell'intera area servita da Malpensa.

I tre aeroporti compresi nell'area di Milano Malpensa, Bergamo e Linate, registrano più di 36 milioni e mezzo di biglietti staccati; non c'è nessun altro territorio in Europa, a parte Londra e Parigi, capace di generare una domanda locale di trasporto aereo così alta. Eppure Malpensa è venticinquesima, siamo andati a vedere le pubblicazioni di settore, è venticinquesima in Europa, non il terzo bacino ma venticinquesima. Gli aeroporti che la precedono, abbiamo Vienna piuttosto che Manchester e altre cose, riescono a superare in quanto vi sono passeggeri in transito che da Malpensa sostanzialmente, da quando c'è stato il dehubbing di Alitalia sono spariti. I passeggeri in transito ci sono quando c'è una quota elevata di voli intercontinentali, lasciamo perdere adesso l'attacco di Alitalia nei confronti di Emirates, voi sapete che c'è il ricorso di Alitalia nei confronti della quinta libertà di Emirates, ma a Malpensa quella quota non può essere raggiunta anche Linate da un lato serve a portare domanda locale agli altri HUB europei. E dall'altro, come aveva chiarito molto bene Maurizio Prato, Presidente di Alitalia all'epoca del dehubbing, costringe le compagnie aeree ad doppio network che per Alitalia allora costava 200 milioni di euro all'anno. Anche Lufthansa ha lasciato Malpensa proprio per questo effetto. Nessuno di noi sogna di portare Malpensa al terzo aeroporto in Europa ma visto che oggi Malpensa è venticinquesima sicuramente possiamo tentare in qualche modo di recuperare

posizioni. Recuperare posizioni significa collegamenti con il resto del mondo per Milano e per tutta l'area di Malpensa, cioè aiutare la crescita della nostra economia. L'unico modo di farlo è impegnarsi per un'adeguata limitazione di Linate che consenta a Malpensa di raggiungere una soglia critica di passeggeri per poter crescere i collegamenti intercontinentali che noi sappiamo valgono 120 posti di lavoro ogni intercontinentale. All'orizzonte però, e se qualcuno di voi ha letto qualche giornale francese, vi è la possibile acquisizione di Meridiana da parte di Alitalia, i giornali francesi ne parlano, i giornali italiani in questo momento non dicono nulla, e l'ingresso di Meridiana in Alitalia aggiungerà il sesto codice operativo, il sesto codice operativo alla compagnia di bandiera. Voi sapete che Alitalia ha utilizzato i codici operativi per trasferire e dare la possibilità a compagnie aeree del suo network di trasferirsi a Linate, KLM eccetera.

I 12 voli giornalieri per Parigi che la legge proibisce nella realtà vengono utilizzati utilizzando codici di Volare, di Azzurra e di tutte queste cose qua. Questo è un ulteriore problema, ma un grossissimo problema.

Se Alitalia dovesse perseguire nella decisione degli slot così ottenuti a compagnie aeree del proprio network o a compagnie che ne hanno fatto richiesta, ricordiamoci che la SAS ha fatto richiesta di trasferirsi da Malpensa a Linate, la British ha chiesto i trasferimenti dei voli da Linate a Malpensa, Iberia ha chiesto i trasferimenti da Malpensa a Linate, significa che Malpensa scende sotto la quota dei 15 milioni di passeggeri. Allora provate a ragionare, Linate prima dell'apertura di Malpensa, con una pista sola e con 4 milioni di metri quadri di superficie lorda di aerostazione, gestiva 14 milioni di passeggeri.

Malpensa, con due piste, che nella realtà è una perché come giustamente ha detto Giorgio non lavorano parallelamente, ce ne vorrebbe una terza, con 12 milioni di metri quadri di aerostazione, gestirebbe meno di 15 milioni di passeggeri. Non vi suona come campanello d'allarme questa situazione qua?

A me suona, anche perché se aggiungiamo che con l'ingresso del socio privato tutto si sposta sulle logiche finanziarie Giorgio, ne parlo con Giorgio perché essendo Presidente queste cose qui le vive tutti i giorni, vuol dire che l'allontanamento di 2.300 dipendenti di SEA Handling fa salire il valore societario da 1.300.000.000.000 a più di 2.200.000.000; non so se sono stato chiaro. L'allontanamento di 2.300 dipendenti di SEA Handling, qui poi qualcuno diceva che a pensare male si indovina sempre, l'allontanamento di 2.300 dipendenti, 2.300 buste paga, quindi non so quanti milioni sono, 150/200 milioni all'anno, ne parlo con i sindacalisti perché forse loro ne sanno meglio di me, significa che il valore della società passa immediatamente da 1.3 miliardi a 2 miliardi e qualche cosa. Quindi vuol dire che gli azionisti si trovano, compreso il Comune di Milano, pur non avendo mai fatto una politica industriale su Malpensa, perché non esiste politica industriale su Malpensa, voi siete i primi che me lo dite, ha un guadagno netto per azione di quanto? E quindi che cosa può essere l'immissione sul mercato di una quota del 10% di svendita? Altro che 294 milioni che ha pagato Gamberale, saranno tre volte tanto, e qui Pisapia non ha dato nessuna risposta. Anzi, in quell'occasione quando l'abbiamo incontrato, quando gli abbiamo detto che il problema dei 2.300 significa anche la ricaduta su SEA madre, perché significa che 500 lavoratori di SEA madre automaticamente perderanno il posto, saranno comunque messi in una situazione di grande difficoltà, Pisapia mi ha chiesto come mai. Io ho preso il telefono e ho telefonato ad un sindacalista per sapere il valore effettivo del numero, ma lui è venuto giù dal pero quel giorno lì, quando gli abbiamo detto, quando gli abbiamo sottolineato questo fatto. E allora voi capite che ciascuno di noi si deve impegnare al massimo per evitare che la decisione della commissione europea prenda la strada peggiore. Ma in definitiva l'esito non dipenderà solo dal nostro impegno e in ogni caso ci saranno impatti occupazionali, e quindi per risolvere questa situazione bisogna avere un piano industriale forte per Malpensa. Nessuno di noi può agire sugli andamenti globali del mercato del trasporto aereo però ciascuno di noi, a partire dal Comune di Milano che è il primo assente in tutta quest'operazione, e il Governo che ha tutte le sue responsabilità, può fare moltissimo per tentare di dare a questo territorio di area vasta l'aeroporto che si merita. Un provvedimento di questo genere non costa un euro di risorse pubbliche e genera sicuramente posti di lavoro e crescita economica. Se non siamo in grado di prenderlo oggi con una crisi economica gravissima e le finanze pubbliche boccheggianti ma quando lo prendiamo? SEA Handling e Malpensa sono le facce di una stessa medaglia, questo è il vero problema; SEA Handling e Malpensa è lo stesso problema, ecco perché la politica si deve impegnare. Mi dispiace che non ci sia il Presidente Maroni ma facciamo difficoltà.

Chiudo; io vorrei ricordarvi, e qualcuno se lo ricorderà, il grande aeroporto più grande del mondo, il Mirabel di Montreal, 6.880 ettari di territorio per realizzare il più grande HUB canadese; Malpensa sono 1.233 ettari.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Sindaco Colombo - Lascia perdere il distruggere, è un esempio, nessuno vuol distruggere.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Sindaco Colombo - Lasciami finire, mica ti ho interrotto.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

SINDACO - Per favore.

Sindaco Colombo - Bisogna capire quello che uno dice, il silenzio è fondamentale e l'ascolto è fondamentale.

SINDACO - Non interrompete per favore.

Sindaco Colombo - Allora che cosa è successo?

Che Mirabel di Montreal è fallito; è fallito perché il governo della città di Montreal non ha chiuso il vecchio rapporto che si chiamava (incomprensibile); è fallito, e quindi è diventato una enorme cattedrale nel deserto per fare solo voli cargo. Preoccupiamoci che a Malpensa non succeda questo. Grazie.

SINDACO - Qualche altro intervento? Altri interventi? Chi vuole parlare?

() - Innanzitutto buonasera, io sono preso un po' dallo sconforto nel senso che vedere sempre questa contrapposizione tra il lavoro, vedere l'aeroporto in un certo modo, o riteniamo che l'aeroporto debba essere veramente una risorsa e quindi questo lo riscontro anche tra noi Sindaci del CUV dove ci misuriamo spesso su questo strumento che è calato, quindi porci anche il problema di dire che è l'aeroporto che si è espanso, non siamo noi che siamo andati contro l'aeroporto, ma tutto quello che è avvenuto, tutto quello che riscontriamo tutti i giorni noi Sindaci l'abbiamo portato avanti, ma forse anche negli incontri che abbiamo avuto e forse stato forse il primo, ma non perché voglio mettermi l'etichetta, a parlare di Lepanto un anno e mezzo fa. È lì che abbiamo incominciato a capire alcuni discorsi di dove stava andando l'aeroporto.

Primo, il fatto di non avere un piano nazionale di sviluppo aeroportuale, se l'aeroporto doveva essere visto come una risorsa, doveva essere visto anche come una risorsa all'interno di una nazione e quindi qui il Governo, quelli che si sono avvicinati, e mi dispiace che stasera uno si presenta in nome e per conto dei grillini che penso, io non sono un grillino, Dio me ne guardi, ma al di là di quello faccio il Sindaco e guardo le famiglie nel mio complesso, totalmente e indipendentemente dal colore politico.

Quindi è lì che ho capito che Malpensa stava andando verso la direzione di privatizzazione, ma proprio perché la difficoltà che loro stavano affrontando come, il collega Colombo dov'è andato, si è defilato, si è defilato in senso buono, ha dato tutti i dati di questo sviluppo che non era ben chiaro a livello nazionale perché è impensabile dove noi abbiamo sempre proposto come si può avere 72 aeroporti a livello nazionale, come si possono avere otto aeroporti a livello del nord? A discapito del territorio. E vi parla un Sindaco che ha pagato il 58% del proprio territorio in nome e per conto di una struttura che non ha dato nessun beneficio. Ma questi discorsi noi come Sindaci li abbiamo portati avanti e il primo problema, perché io lo ritengo un problema importante, il fatto che dietro una struttura e dietro uno sviluppo si spostano le famiglie. La nostra ricaduta a livello sociale quale potrebbe essere? I 60 dipendenti di Lepanto ce li ritroviamo, i 2.390 dipendenti di SEA Handling? Ma questo non è il problema solo dell'occupazione, è il fatto che in Italia, e io qui lo dico, probabilmente la vera politica deve fare un passo indietro, bisogna avere un attimo di riflessione, toglierci i vestiti dai colori politici e guardare per il bene dell'Italia. Non è un'ideologia questa, questo lo dico da Sindaco perché in effetti il problema dello sviluppo lo vediamo noi anche in termini sociali, avere le idee chiare e soprattutto avere, vorrei vedere adesso, mi dispiace che non ci sia Maroni qua, è stato un po' anche lui il fautore quando Alitalia andò via da Malpensa, il fatto che noi abbiamo fatto tutti delle delibere in un certo modo e la Regione Lombardia ci ha quasi disatteso, abbiamo fatto il tavolo dell'osservatorio Malpensa, siamo partiti in nove e siamo arrivati in 36, un tavolo che arrivava da qui a là. Quindi anche noi soffriamo questa mancanza di dialogo, questa mancanza di programmazione perché la ricaduta totale ricade sui nostri nove comuni. Quindi da parte nostra, io credo da parte mia non mancherà l'impegno di portare avanti per quello che possiamo ma dobbiamo renderci conto che noi Sindaci una riflessione dobbiamo anche noi, tutti assieme, se Malpensa la riteniamo una risorsa dobbiamo fare in modo che questa risorsa valga, con il rispetto dell'ambiente e con il rispetto di tutto quello che vuole, però non può esserci futuro, non ci può essere sviluppo se dietro poi non c'è occupazione, ma l'occupazione è perché l'azienda alla quale crediamo debba avere un suo percorso di sviluppo.

SINDACO - Altri interventi?

Ferla - Lavoro in SEA S.p.A. e volevo fare una riflessione perché giustamente ognuno dice quali sono i problemi e come si potrebbero risolvere.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

Ferla - La domanda che mi pongo io, ma non è solo per la SEA ma per tutte le aziende, le grandi aziende italiane, municipalizzate, statali e quant'altro, è possibile trasformare queste aziende che oggi noi li vediamo tutti i giorni in televisione con tangenti, appalti truccati, aste truccate, tutto è truccato, assunzioni truccate, concorsi truccati; se davvero si vuole costruire qualcosa di buono in Italia, e anche questo vale per Malpensa, non si dovrebbe partire da un principio di consenso che se non si rispettano le regole e facciamo in modo che tutti rispettano le regole non ci sarà futuro, non ci sarà civiltà. Quindi quando chiediamo a Pisapia, a Gamberale che ci ha invitati ad andare lì e gli ho chiesto, ma scusi lei oggi, una piccolezza, ha detto che le consulenze in SEA di milioni di euro è una cosa indecente, condivido, perché con queste cose poi si vanno a distruggere le aziende, questo è il cancro delle aziende secondo me. Gli ho detto perché non interveniamo, noi siamo d'accordo con lei; no, non è il momento. Quindi se non è il momento questo di iniziare a mettere i puntini sulle i e fare e controllare tutti questi amministratori, chi sono, cosa fanno, che tipo di contratti hanno, questi contratti mi sembrano dei contratti capestro dove amministratori, Sindaci, revisori, prendono degli stipendi enormi; chi li fa questi contratti? Se li fanno da soli?

Qualcuno dice perché prendono dei soldi e poi li danno ai politici; ma dobbiamo finirli con queste pratiche.

Chi di voi è disponibile con noi lavoratori a dire basta a tutto questo, perché noi siamo disponibili anche a pagare credo, e a rimmetterci di nostro, stipendi; valutiamo chi di noi per mantenere il posto di lavoro, per aiutare il collega non è disposto anche ad avere qualcosa in meno per garantire il posto di lavoro, ma noi ci rimettiamo. Ma voi siete disponibili con noi ad andare in Magistratura a dire noi qua non vogliamo più queste prassi e queste illegalità, vogliamo vedere i conti, vogliamo vedere dove vanno i soldi, cosa avete fatto con i soldi, e poi studiamo un progetto. Se mettiamo delle basi di legalità e di civiltà poi mettiamo un piano industriale insieme, con sacrifici di chi amministra, di chi lavora; perché no, costruiamola questa comunità, questa azienda, però se non si parte da lì mi sa che non ce la facciamo; grazie.

(applausi)

() - Io più che altro volevo fare di nuovo il punto della situazione da tutti gli interventi che sono emersi da questa platea, è proprio la necessità di un aiuto da parte dei vari enti locali e che, ripeto e ribadisco, abbiamo visto in quest'ultimo periodo, ma che ci debba essere una forte volontà di fare intervenire, di risvegliare la politica, di entrare nel merito della gestione dell'aeroporto, entrare nel merito di tutti quelli che sono gli appalti, la gestione degli affitti e degli spazi e quelli dei subappalti.

Oggi come oggi la politica che ha adottato SEA sul territorio è stata quella di pensare solo al massimo profitto, era solo quello di chiudere i bilanci con forti utili, quello molto probabilmente di garantirsi dei primi di risultato a fine anno ma di sicuro non quello di andare a tutelare il territorio e a tutelare l'occupazione.

I 60 della Lepanto sono l'esempio lampante e immediato di questa politica ma all'interno dell'aeroporto ci sono altre situazioni che sono nascoste, che sono latenti, quelle dei negozi, dei bar; i lavoratori di questi esercizi all'interno dell'aeroporto sono sistematicamente sottoposti a carichi di lavoro, a orari e a contratti comunque che sono insostenibili perché le varie società lamentano il fatto che SEA gli affitti e le royalty le mantiene sempre alte. Quindi anche nella gestione degli affitti di questi spazi, che sono spazi costruiti con dei fondi pubblici, anche in questi spazi esiste una speculazione che poi ricade sul lavoratore, che è un lavoratore di una società esterna ma che comunque è succube di quello che è la politica della SEA.

Quindi c'è la necessità che la politica entri nel merito, controlli l'operato degli amministratori, dia un indirizzo che non sia quello del massimo profitto ma che sia quello della tutela occupazionale e della tutela del reddito. Oggi i lavoratori della SEA Handling quello che temono è quello di essere sottoposti ad uno spezzettamento delle aziende, entrare in piccole società, quindi avere svanito quello che è la garanzia occupazionale futura, vedersi il suo stipendio ridotto drasticamente e vedere il loro stipendio che diventa lo stipendio delle altre società, quelle che hanno garantito il minimo sindacale del contratto nazionale, senza dare quello che è l'integrazione del contratto aziendale previsto dai contratti nazionali, al fine di andare a sopperire le diversità dei costi della vita sul territorio. Ovvero oggi non ci ritroviamo con ATA e AVIA Partner che stanno garantendo lo stipendio del contratto nazionale di Asso Handler, ma è lo stesso stipendio che viene garantito al lavoratore di Palermo. Quindi è inevitabile dedurre che il costo della vita in Lombardia è più alto rispetto a quello della Sicilia. Il contratto integrativo è previsto dal contratto nazionale

e quindi deve essere garantito per rendere una vita dignitosa sul territorio.

Oggi si sta pensando che quelle poche centinaia di euro che il dipendente SEA sta portando a casa in più rispetto alla concorrenza sia un privilegio e non sia un diritto per potersi garantire questa vita dignitosa sul territorio. Quindi dobbiamo cercare di far capire alla politica che lavorare solo sul massimo profitto, non pensare alla sostenibilità del lavoro e quindi dello stipendio è una politica che porterà di sicuro allo sfacelo, è una politica che di sicuro non farà girare l'economia e che si contorce su sé stessa e creerà solo povertà sul territorio. Oggi quello che è necessario da parte dei rappresentanti dei comuni è quello di far leva su questa argomentazione: controllo, verifica dell'operato degli amministratori che si sono succeduti in SEA ma soprattutto un cambio di tendenza e una svolta su quello che è l'intento aziendale della SEA che non deve essere solo improntato sul profitto ma nel rispetto del territorio e nel rispetto dell'occupazione e dello stipendio. Questo è quello che i lavoratori oggi stanno chiedendo, questo è quello che sono le loro preoccupazioni. Poi i sacrifici saranno disposti tutti a farli ma nel momento in cui c'è equità.

Il Sindaco prima ha paventato l'ipotesi della diminuzione degli stipendi degli amministrativi; oggi noi abbiamo i nostri dirigenti e il nostro Presidente che la crisi non li ha toccati. Oggi, che sono messi di fronte a delle situazioni di violazione delle normative europee ancora non vengono messi in discussione e si vede, e si pensa solo di scaricare questa responsabilità sui lavoratori. Oggi hanno lavorato in azienda solo con l'intento di abbassare i costi di gestione, tagliare i costi della produzione dei subappalti solo con l'intento di raggiungere il premio di risultato; raggiungere degli obiettivi che si prefissavano all'inizio dell'anno e sistematicamente gli avrebbero staccato il cedolino del premio di risultato, perché questo è quello che il lavoratore di SEA sta, e comunque delle cooperative che lavorano in SEA stanno vedendo. Non c'è più rispetto per lavoratore. Quindi c'è questa situazione, c'è questa tutela che la cittadinanza sta chiedendo perché è vero che dagli anni 90, comunque dal 2000, da quando era nato Malpensa 2000 che aveva dato occupazione sul territorio ad oggi, c'è stata una fuoriuscita tra i lavoratori della SEA piuttosto che dell'indotto che veramente ha dissanguato quello che è l'occupazione, ma nel frattempo milioni di euro sono stati spesi su questo aeroporto, milioni di euro si stanno chiedendo per spendere ancora su questo aeroporto, è inaccettabile pensare che si possa andare avanti con questa logica. Bisogna cambiare tendenza, bisogna fare che questi soldi portano benessere sul territorio, non povertà né schiavismo del lavoro perché di fatto questo hanno portato. Quindi ringraziamo sempre ma chiediamo il massimo impegno su questo fronte.

SINDACO - Certamente ci sono dei ruoli che competono a certi enti, noi possiamo intervenire magari pubblicizzando ma non può competere a noi di tutto e di più, ci sono degli organi preposti che devono controllare quello che lei ha detto, possiamo solo stimolare, ma certo che lo faremo così come abbiamo tentato di fare, di avere incontri e devo riconoscere che per la prima volta dopo tanti anni, perché sono Sindaco da un po' d'anni, siamo riusciti perlomeno ad arrivare al comune di Milano, e non è da poco. Però certo non finisce qua l'azione. Per cui se non ci sono altri interventi da parte del pubblico, chiudo la seduta consiliare e possono intervenire solo i Consiglieri comunali.

() - Posso dire un'ultima cosa? Intanto volevo salutarvi e ringraziarvi ancora, e volevo solo dire questo, come ha appena detto ci sono gli organi preposti; noi con questo esposto che abbiamo fatto stiamo chiedendo a tutti gli organi preposti chiarezza su questa nostra situazione, sull'appalto che è sempre stato sostenuto e speriamo, perché io ho un fortissimo dubbio che come in Italia succede spesso, che arrivati ad un certo livello le indagini vengano tutte occultate perché qualcuno pone il veto.

Noi abbiamo questa corta speranza che si possa arrivare fino in fondo e avere una chiarezza.

Poi volevo dire al Sindaco di Ferno che giustamente ha detto ci saremmo 60 famiglie, noi è questo che non vogliamo, noi non vogliamo essere 60 famiglie a carico di nessun Comune perché vorremmo solo poter lavorare, come abbiamo fatto fino adesso, con stipendi non favolosi ma che ci hanno consentito di andare avanti dignitosamente. Quindi non vogliamo essere 60 famiglie di peso a nessuno ma chiediamo solo di poter continuare e grazie ancora.

(applausi)

SINDACO - Chi vuole intervenire?

CASSANI - Buonasera. Visto che rivestiamo le vesti di Consiglieri e quindi stiamo parlando della delibera, giusto per essere chiari, quindi trattiamo un altro argomento. Una precisazione tecnica per il Segretario e Sindaco, vorrei far notare che i documenti agli atti non sono conformi a quello che è stato letto, è stato aggiunto alcuni brevi passaggi che non ci sono nella documentazione nostre mani. Vorrei che fosse messa a verbale questa cosa per non invalidare poi eventualmente la delibera.

() - (incomprensibile, intervento a microfono spento)

CASSANI - Sì, ci sono state alcune aggiunte in qualche paragrafo però sotto il profilo strettamente tecnico è giusto evidenziarlo se no la delibera poi potrebbe essere impugnata per un vizio di forma.

()
(incomprensibile, intervento a microfono spento)

SINDACO

Come dicevo prima, ci sono state fatte delle modifiche anche a seguito dei fatti proprio recentissimi.

Da ieri sera, almeno perlomeno, prima di ieri sera non avevamo sentito che il TAR si era pronunciato chiedendo. Quindi le modifiche sono state quelle.

Per cui se metto ai voti, metto quella che ho letto con le modifiche.

CASSANI - Prendiamo atto. In merito alla delibera, signor Sindaco, io di tutta la discussione di questa sera ho sentito qualcosa che mi è piaciuto, tanto che non mi è piaciuto, il comizio sindacale non mi è piaciuto, non mi è piaciuto la rivendicazione politica del tema Malpensa perché la trovo una speculazione non appropriata per il rispetto delle persone che stanno vivendo sulla propria pelle questo dramma.

Per cui queste cose non mi sono piaciute e come Consigliere mi sento in dovere di dirle.

Mi viene in mente un vecchio detto lombardo, non so se tutti lo capiranno ma, quando si dice che (incomprensibile); cioè chiudere il recinto quando il maiale è scappato, letteralmente, è un modo di dire per evidenziare il fatto che per troppo tempo si è dormito su questo tema. Quello che stiamo vivendo adesso non è frutto degli eventi degli ultimi tempi, è la situazione che arriva da lontano su cui per troppo tempo politica, imprenditori e anche lavoratori hanno chiuso gli occhi perché un mea culpa generale è da fare. Io non lavoro in Malpensa, non ho mai lavorato in Malpensa però ho tanti amici che lavorano in SEA da tanti anni, e chi è onesto deve sapere che, deve riconoscere che fino a qualche anno fa in SEA spesso e volentieri l'impegno del lavoratore non era appropriato, usiamo questo termine, come da parte, qualcuno l'ha detto, nella parte dei quadri dirigenziali è stata parcheggiata tanta gente che arrivava dalla politica o comunque che era sponsorizzata dalla politica, e questo ha portato inevitabilmente alla situazione attuale. Purtroppo chi paga le conseguenze di questa cosa siete voi, siete voi che siete l'anello terminale della catena e che ci rimettete di tasca vostra. Questo giusto per dire che le denunce che noi abbiamo fatto in questo tema, in questa materia, io parlo per il mio gruppo, io sono Consigliere di minoranza per cui spesso e volentieri i nostri interventi, anzi diciamo praticamente sempre vengono poi cassati dal voto di maggioranza, però la delibera di questa sera che chiaramente è una delibera che vedrà il voto favorevole mio ma penso anche dei miei colleghi di minoranza, perché quando si parla di tutelare il lavoro, di tutelare l'occupazione e di muoversi con i punti che sono contenuti nella delibera non si può votare contro, non è ideologia, è buonsenso per cui si voterà a favore. Però l'atteggiamento che troppo spesso i comuni hanno tenuto nei confronti di SEA è stato contraddittorio. Noi abbiamo denunciato tempo fa, abbiamo fatto un'assemblea su Malpensa due o tre anni fa forse, assemblea aperta, dove questa cosa era già stata denunciata da parte nostra, adesso noi abbiamo i rappresentanti del CUV che finalmente hanno ritrovato quell'unità d'intenti per andare a chiedere conto a SEA e al comune di Milano e agli azionisti. Noi questa cosa l'abbiamo denunciata parecchio tempo fa perché l'unità del CUV è una cosa recente. Voi che fate parte del CUV, non tutti perché poi ci sono stati degli avvicendamenti a livello di Sindaci e di amministratori, sapete benissimo che uno dei grossi problemi del CUV che quasi ha portato allo scioglimento e comunque all'inutilità dell'ente sono state le divisioni interne che avete avuto tra di voi. Sembrava troppo spesso, visto dal di fuori, che ognuno pensasse al proprio orticello, a portare a casa qualcosa per il suo comune a discapito degli altri; questo è successo con i sorvoli e con altre cose dove addirittura ci sono state prese di posizioni estemporanee.

Noi questa cosa l'abbiamo detta anni fa, l'abbiamo ribadita anche recentemente in tutti i passaggi quando si trattava del tema Malpensa noi abbiamo detto che non abbiamo mai condiviso le iniziative di questa maggioranza perché abbiamo sempre detto che un'azione unitaria e solitaria equivale al romanzo di Cervantes, siamo come Don Chisciotte contro i mulini a vento.

SEA, se andiamo da soli, ci sbrana; non abbiamo la forza e la capacità di poter contrastare un ente come SEA. L'unico modo per poter far ascoltare la nostra voce era quello dell'unitarietà e della sinergia tra i vari comuni; noi questa cosa l'abbiamo sempre detta e la continueremo a dire e prendiamo atto che con questi ultimi passaggi, anche con gli articoli che ho visto sulla stampa ultimamente, è una cosa che è stata finalmente recepita. L'unica possibilità di poter far sentire la voce del territorio è quella dell'unitarietà perché

se ognuno va per conto suo si fa solo il gioco di chi ha interesse sul territorio. Un'altra cosa che mi sento di dire al nostro Sindaco e alla nostra maggioranza è che ben venga questa presa d'atto, il contenuto della delibera ne è chiaramente un esempio, del fatto che bisogna cominciare a pensare a considerare Malpensa come anche una possibile risorsa. È chiaro che questo non può andare a discapito del territorio, della salute, dell'ambiente, sono tutti temi importanti che vanno tutelati, ma vanno tutelati nella giusta misura in cui si può e si deve lavorare per lo sviluppo di Malpensa. Se noi ad un datore di lavoro contiamo a rompergli le scatole, a fargli cause, a fargli vertenze sindacali, a fare tutto quello che si può per mettergli i bastoni fra le ruote, poi non possiamo pretendere che il giorno che questa azienda qua va in crisi questo non ci lascia a casa. Se noi non favoriamo quello che è l'interesse, perché l'interesse dell'azienda è anche l'interesse del lavoratore. Dobbiamo avere la forza come Comune, come enti, come rappresentanti del territorio, di far sì che, com'è stato detto anche dalle persone, da questa assemblea, che la ricaduta positiva sul territorio sia infinitamente maggiore. Fino ad oggi SEA ai nostri territori ha dato le briciole; noi dobbiamo pretendere che SEA dia in maniera proporzionale a quanto occupa. L'impatto dell'aeroporto, di una realtà aeroportuale come quella di Malpensa sul territorio è devastante, devastante per dimensioni, devastante per la presenza di persone, però a fronte di questo o non siamo stati capaci o non abbiamo voluto, questo è il dilemma, non siamo stati capaci o non abbiamo voluto la possibilità di avere quello che ci spettava. Questa è una cosa che bisogna avere il coraggio di andare a chiedere. Non possiamo pensare di essere ricattati da un discorso occupazionale. Io, ripeto, tutto il rispetto per i lavoratori e per i problemi che questi avranno ma, Colombo l'ha detto in termini molto pragmatici ma probabilmente dietro questa cosa qua c'è qualcosa di più. Cioè, il problema di SEA Handling è la punta dell'iceberg, probabilmente dietro ci sono interessi molto molto diversi, molto maggiori. Il problema della terza pista, chi ha visto il masterplan sa benissimo che è una cosa che non esiste, la terza pista non serve a nessuno, non esiste, soprattutto in questo momento, ci sono un sacco di negatività e pochissime positività, però dietro c'è una speculazione edilizia probabilmente gigantesca. Allora tutte queste cose i Sindaci e gli amministratori devono avere il coraggio e la capacità, e secondo me, ribadisco, solo con l'unità e con la sinergia tra tutti i comuni di denunciarle con forza e di chiedere il rispetto delle regole; le regole ci sono e devono essere rispettate. Purtroppo per troppo tempo abbiamo lasciato che SEA Malpensa operasse in un regime di una sorta di illegalità perché non ha mai rispettato le normative, ci sono regole, addirittura il decreto Burlando che è ancora vigente e non è mai stato rispettato, quindi bisogna avere il coraggio di far sì che SEA rispetti queste cose. È chiaro che secondo me, secondo quello che è il mio parere tutte queste cose possono essere richieste con un dialogo attraverso il gestore aeroportuale. Se il nostro dialogo è quello della denuncia alla Procura della Repubblica o il ricorso al TAR non penso che andremo molto lontano perché dall'altra parte non ci sarà certamente voglia di ascoltarci. Grazie.

SINDACO - Interventi? Allora, innanzitutto faccio parte del CUV da un po' d'anni e si cerca di lavorare davvero uniti. È chiaro che possono emergere magari dai giornali che un comune, un Sindaco possa mettere in evidenza più un aspetto perché è quello che più direttamente il suo territorio.

Io non ho il problema della delocalizzazione, capisco invece il Sindaco che ce l'ha.

Io ho il problema, per esempio, delle rotte e magari un altro Sindaco non ha questo problema e non sarà quello a parlare in prima persona, però questo non vuol dire che come CUV non si sia uniti.

Sviluppo Malpensa, ci sta stimolando lo sviluppo Malpensa; ma francamente non ci siamo mai, non abbiamo mai detto che non vogliamo lo sviluppo ma certo sostenibile, e in questo momento il problema prioritario è l'occupazione. Invita a mettercela tutta, è quello che stiamo cercando di fare.

MALVESTITO - Buonasera. Io mi sono letto la delibera, premetto che appartengono ad un gruppo di minoranza, gruppo consiliare di minoranza e quindi io leggo la delibera così come mi è stata sottoposta e chiaramente non ho attivamente partecipato alla stesura di questa delibera.

Leggendo così quello che dovremmo andare a votare questa sera mi saltano all'occhio 2/3 cose che, per l'amor di Dio, premetto che la valutazione cioè il voto che il mio gruppo esprimerà sarà sicuramente un voto a favore, un voto sicuramente favorevole, cioè non riesco a comprendere quale sarà poi la finalità o ovunque la risultanza di questa delibera poi ai fini pratici, però per solidarietà nei confronti dei lavoratori e delle situazioni che sono state espresse in questa delibera mi sento di dividerle pienamente e quindi il voto non può essere che assolutamente favorevole. Diciamo che la delibera spazia un po' fra le varie problematiche perché è partita per occuparsi delle problematiche che gravitano intorno a Malpensa, nella fattispecie ad alcune società che in grave crisi devono licenziare e devono lasciare a casa dei dipendenti, poi si parla di promuovere il made in Italy, quindi si passa ad un altro argomento, poi si discute del discorso di rivisitare il patto di stabilità per dare la possibilità ai comuni di assumere queste persone che temporaneamente rimangono disoccupate, però se i comuni anche avessero ridotto o annullato il patto di stabilità, cosa se ne

Verbale del Consiglio Comunale n. 22 del 23.05.2013 verbali

fanno di lavoratori se non servono all'interno dell'amministrazione, per cui sono tutte cose comunque che sono state esposte a macchia di leopardo, ce ne sono alcune interessanti e alcune sono difficilmente realizzabili. Se non riesce il Governo, non sono riusciti i nostri professori a risolvere, va bene che dei professori che abbiamo avuto il Governo tecnico è meglio che si dedicassero ad altre attività piuttosto che mettere le mani e creare le problematiche che hanno creato ulteriormente.

Comunque, al di là di tutto, poi si parla anche di sollecitare le categorie, le associazioni di categoria ad incentivare il credito alle imprese, ma come si fa ad incentivare il credito se le banche non cacciano un quattrino. Cioè, allora a questo punto avremmo anche potuto inserire nella mozione il discorso della crisi che c'è fra gli artigiani, fra i commercianti, fra le aziende, piccole e medie aziende che sono in crisi, questa è una situazione che oramai è generalizzata, per cui avremmo potuto fare tutto un elenco di situazioni allo stato attuale di estremo disagio, che si trovano in estremo disagio o in difficoltà e quindi votare anche una delibera che comprendesse anche queste situazioni. Ripeto, allora, allo stato attuale la delibera riguarda questi punti.

Ho valutato come ha valutato la maggioranza che sono assolutamente situazioni da sostenere.

Poi per quanto riguarda la reale realizzazione o reale definizione poi di quanto andremo a deliberare questo ho i miei dubbi che dal punto di vista pratico serve a qualcosa, però per solidarietà voterò a favore; grazie.

SINDACO - Visto che è stato modificato qualcosa, che è passato del tempo, rileggo la parte finale in cui si parla di delibera. Faccio però presente che il Comune di Casorate negli anni scorsi ha messo in atto alcune iniziative che hanno permesso di dare un lavoro, certo per qualche mese e non certo con stipendi alti, delle persone che erano in difficoltà. Diverse sono le vie ma certamente se riuscissimo a togliere (incomprensibile) anche per artigiani e quant'altro, quindi ci sono delle possibilità di intervento.

Se poi davvero non ci fosse il patto di stabilità queste possibilità aumenterebbero.

Comunque rileggo la parte finale così sgombriamo il campo da equivoci sul fatto che magari sono state fatte, magari, che sono state fatte delle modifiche e poi metto ai voti.

“Delibera di chiedere al Governo e al Parlamento italiano la rivisitazione del patto di stabilità per i comuni consentendo di assumere a tempo determinato disoccupati, dando così la possibilità di finalizzare i contributi erogati dai vari servizi sociali ad azioni più mirate e dignitose che vanno sotto la voce lavoro.

Di chiedere al Governo e al Parlamento di approvare leggi e regolamenti che tutelino davvero il prodotto italiano, oggi pesantemente penalizzato dalla concorrenza sleale fatta da chi ha delocalizzato in altri Paesi e poi rivende in Italia con il marchio made in Italy.

Di coordinare tra i comuni aderenti azioni di contrasto alla disoccupazione basate su criteri univoci e concordati in modo da rilanciare l'occupazione.

Di promuovere degli accordi con le associazioni di categoria per fornire incentivi all'imprenditorialità, incentivi al credito.

Di chiedere al Governo e al Parlamento italiano di mettere in atto tutto quanto necessario per superare lo scoglio della sanzione europea con un'azione forte, congiunta e sinergica tra i vari enti interessati da SEA.

Di sollecitare tutti gli organi preposti e la proprietà di SEA, Comune di Milano F2I, ad assumere tutte le misure atte a garantire una stabilità occupazionale ai lavoratori di SEA Handling e delle aziende e cooperative dell'indotto, ad esempio consorzio Lepanto, o addirittura incremento lavorativo con un piano nazionale del trasporto aereo atto ad evitare la continua concorrenza tra i vari aeroporti, concorrenza basata solo sul taglio del costo del lavoro, con il mantenimento di un livello salariale adeguato nel diritto ad un tenore di vita dignitoso, proporzionato rispetto ai costi della vita del territorio.

Di promuovere con SEA e ogni altro gestore e/o organo sovraordinato la ricerca ed in seguito l'attuazione di ogni azione tale da rendere Malpensa compatibile con il territorio.

Di promuovere, in subordine, la formazione dei lavoratori eventualmente espulsi dalle aziende operanti a Malpensa e Linate per una loro ricollocazione in seno all'evento di Expo 2015.

Di essere propositivi con l'UE, per esempio attivandosi per la ricerca di fondi che la EU mette a disposizione, (incomprensibile) rilanciando in un'ottica europeista l'economia”.

Metto ai voti.

Favorevoli? Contrari? Astenuti? All'unanimità.

Ancora una votazione per l'immediata eseguibilità.

Favorevoli? Contrari? Astenuti? All'unanimità.

Grazie a tutti e buonanotte.