



**Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale**  
Viale Liguria, 49 - 20143 Milano - Tel/Fax: 02-8392117  
-0299982727 [slaicobasaeroportuali@email.it](mailto:slaicobasaeroportuali@email.it)  
[www.slaicobasmilano.org](http://www.slaicobasmilano.org) – [www.slaicobas.it](http://www.slaicobas.it)  
[www.mogulus.com/slaicobastv](http://www.mogulus.com/slaicobastv) [www.youtube.com/slaicobas](http://www.youtube.com/slaicobas)

## News Trasporto Aereo

### Sommario:

- 1) Cai assume 14.170 dipendenti tra vecchia Alitalia e Air One
- 2) FORMIGONI: «O CAI CAMBIA PIANO O NOI CERCHIAMO ALTRI OPERATORI»
- 3) Alitalia/ Offerta irrevocabile da Alis per cargo
- 4) Lufthansa sul piede di guerra
- 5) Alitalia: il punto di vista di un'ex matricola AZ
- 6) OfferteLH per dipendenti SEA

## News Slai Cobas

- 1) SCIOPERO contro la FIAT per il licenziamento per rappresaglia di una operaia dello Slai Cobas
- 2) LA LISTA DELLA SPESA!
- 3) FIAT, I COBAS IN CORO: «CREIAMO UN COMITATO D'AGITAZIONE A POMIGLIANO»

### Approfondimenti:

#### 1) Cai assume 14.170 dipendenti tra vecchia Alitalia e Air One

Sono 10.843 i lavoratori ex Alitalia assunti da Cai e 3.327 da Air One. Il totale è di 14.170, la cifra annunciata dall'amministratore delegato Rocco Sabelli. I numeri della pianta organica della nuova compagnia sono stati illustrati dall'azienda alle organizzazioni sindacali di categoria in un incontro. Entrando nello specifico, i 10.843 lavoratori chiamati dalla vecchia Alitalia comprendono 6.206 dipendenti di terra in Italia e 847 all'estero; 1.240 piloti e 2.550 assistenti di volo. I dipendenti di Air One invece contano 2.168 lavoratori di terra, 444 piloti e 715 assistenti di volo. Le organizzazioni sindacali specificano che "il numero non è ancora completo per coprire tutte le attività a pieno regime"  
**TTG.it 30.01.2009**

#### 2) FORMIGONI: «O CAI CAMBIA PIANO O NOI CERCHIAMO ALTRI OPERATORI»

«Il piano presentato da Cai e Alitalia non ci va bene. O lo cambiano o cerchiamo altri operatori. Di più, stiamo già avendo contatti con chi potrebbe essere interessato. Nel frattempo si liberalizzino i voli». Il governatore della Lombardia Roberto Formigoni è reduce dall'incontro con Cai che pretende una riduzione fortissima di Linate, in pratica i voli sarebbero limitati alla sola navetta Milano-Roma. In cambio Malpensa vedrebbe i suoi voli intercontinentali passare da 3 a 14.

«Prima del 31 marzo ne avevamo comunque 17. E poi Linate non si tocca. Certo si può pensare a un ridimensionamento, invece di 10 milioni di passeggeri possiamo arrivare a 6-7 milioni. Non certo a due. Ripeto, se non ci danno quello di cui abbiamo bisogno, faremo da soli».

Molti imprenditori sono preoccupati. Alcuni temono addirittura che con Malpensa così ridimensionata Milano perda appeal.

«Il 33% dell'export italiano è lombardo. I nostri imprenditori non possono impiegare tre giorni per andare in Cina o in India. E gli imprenditori stranieri non possono impiegarci altrettanto per arrivare a Milano. Il 52% delle multinazionali che opera in Italia ha sede in Lombardia. Mi hanno già detto che se vengono meno i collegamenti, troveranno un'altra collocazione».

Il Governo ha finalmente accolto il suo appello a partecipare al Tavolo Lombardia. Questa presenza significa che finalmente Roma ha deciso di farsi carico della «questione settentrionale»?

«Il Governo ha avuto sul tavolo sin dal suo insediamento dossier molto impegnativi - basti pensare ad Alitalia e alla crisi finanziaria - che hanno richiesto tempo per essere affrontati. Ora però ho voluto suonare il gong perché è bene che venga ad ascoltare direttamente le istituzioni lombarde».

Al Tavolo Lombardia si parlerà anzitutto di infrastrutture. Quali sono le priorità?

«Senza dubbio Malpensa e Linate, ma anche i treni dei pendolari».

Passiamo all'Expo 2015. Dopo quasi un anno di litigi tra Roma e Milano, quali scenari si possono immaginare?

«Dobbiamo cominciare a lavorare per convincere milioni di persone a venire in Lombardia. Risolviamo subito la questione stipendi e avanti tutta».

I soldi ci sono?

«L'80% dei fondi necessari è stato recuperato. Restano da recuperare 2 miliardi di euro».

Parliamo della crisi economica.

«C'è. E gli analisti ci dicono che il 2009 sarà un anno difficile. Ma io sono convinto che la crisi peserà meno e ne potremo uscire se tutti insieme avremo atteggiamenti responsabili e coraggiosi. Bisogna continuare a investire e non avere paura del futuro. Poi il nostro Paese e la Lombardia in particolare sono meno svantaggiati. Gli imprenditori lombardi non hanno puntato alla finanza creativa, ma fanno prodotti reali, concreti, di cui si ha bisogno; le nostre famiglie non hanno perso la propensione al risparmio. Lo dicono i dati: a Natale abbiamo speso poco meno del Natale precedente. I saldi stanno avendo una crescita. A riprova che il denaro continua a girare, ma si è più oculati. E questo non è certo un male».

Qual è il punto debole?

«Il sistema bancario. Da sempre i nostri istituti di credito sono poco propensi a prestare soldi agli artigiani, alla piccola e media impresa, all'ossatura economica del nostro Paese. Per questo Regione Lombardia ha chiamato i responsabili delle banche che operano nel nostro territorio, li ha guardati negli occhi, si è fatta promettere che non strozzeranno le nostre imprese. Noi garantiamo per loro. Già a settembre abbiamo stanziato 3 miliardi di euro per garantire l'accesso al credito e sostenere il sistema imprenditoriale».

E le famiglie?

«Sul fronte scuola formazione abbiamo destinato 333 milioni di euro: 195 per i percorsi scolastici, 25 nella formazione, 112 per il reinserimento nel mondo del lavoro. Nei giorni scorsi abbiamo stanziato 20 milioni per sostenere le famiglie numerose. Diamo un buono di 125 euro al mese, ovvero 1.500 euro all'anno, corrisposto in tre tranches quadrimestrali di 500 euro, ai nuclei a basso reddito che hanno almeno tre figli minorenni. Ci sono i fondi per l'affitto, per la casa, le giovani coppie: la famiglia e tutti i soggetti più deboli non possono essere lasciati da soli. E questo è l'impegno di Regione Lombardia».

**Bergamosette.it 30.01.2009**

### **3) Alitalia/ Offerta irrevocabile da Alis per cargo**

Il commissario straordinario di Alitalia Augusto Fantozzi ha ricevuto un'offerta irrevocabile di acquisto dalla società Alis Aerolinee Italiane spa per i beni e le attività relative al trasporto aereo di merci (Full Cargo) di Alitalia e Alitalia Servizi in amministrazione straordinaria. L'offerta porta la data del 29 gennaio. Lo comunica lo stesso Fantozzi in una nota. (Apcom) 30.01.2009

### **4) Lufthansa sul piede di guerra**

Il vettore tedesco inaugura la sua Compagnia italiana e subito annuncia di volere gli slot lasciati liberi da Cai-Alitalia a Malpensa. Il gigante ha deciso di combattere contro la piccola compagnia di Colaninno e Sabelli.

I tedeschi, nel giorno del battesimo di Lufthansa Italia, hanno manifestato la ferma intenzione di rilevare gli slot lasciati liberi da Alitalia a Malpensa. Karl Ulrich Garnadt, vice presidente esecutivo per i servizi e le risorse umane, ha detto: "Alitalia ha preso la decisione di ridurre la sua capacità su Malpensa e non ha intenzione di cambiarla. Questo automaticamente libera gli slot, che tornano al coordinatore degli slot, che poi li rimette in circolo. Noi da ottobre potremmo farne richiesta come compagnia italiana. E' certo che l'aeroporto di Malpensa non e' ancora utilizzato al 100% e quindi c'è spazio per noi di fare di più".

Il mese di ottobre non è legato ad una specifica strategia di marketing, ma è il momento in cui Lufthansa Italia otterrà il riconoscimento del Airline Operation Committee (Aoc) e potrà operare come compagnia aerea italiana.

Garnadt, però, non si è limitato ad una generica manifestazione di interesse e riferendosi alla tratta Malpensa-Roma ha specificato che "Lufthansa Italia è una business company, faremo il possibile per coprire la tratta Milano-Roma, se ne avessimo i diritti cominceremo anche domani. Abbiamo fatto domanda per i diritti di atterraggio, ma è stata respinta. Ora stiamo valutando che fare: noi abbiamo la volontà di operare lì".

Il dirigente tedesco, quindi, non ha escluso che se non si dovesse trovare un accordo Lufthansa potrebbe ricorrere all'Antitrust europeo.

Subito dopo la diffusione delle parole di Garnadt, Assoutenti ha auspicato che il ricorso annunciato sulla mancata assegnazione dei diritti di atterraggio "abbia successo e possa riaprire il mercato, restituendo agli italiani la possibilità di scegliere il miglior vettore, la miglior qualità e le tariffe più convenienti sulla tratta più importante d'Italia".

Mario Finzi, presidente dell'associazione ha detto che il consumatore italiano "si è già accorto della grave violazione della concorrenza su questa tratta ma il Governo ha emanato un decreto legge che ha di fatto tappato la bocca all'Antitrust italiana e le nostre denunce alla Commissione Europea hanno dato un esito sconcertante".

Infatti, ha spiegato Assoutenti, "in risposta al nostro esposto alla Commissione Europea sugli aspetti anticoncorrenziali della vendita di Alitalia, la direzione generale dell'Energia e dei trasporti della Commissione Ue (dipendente dal Commissario Antonio Tajani) ha sorprendentemente dichiarato che 'l'operazione di ristrutturazione di Alitalia e l'emergere di una nuova compagnia aerea privata più piccola contribuiranno a promuovere la concorrenza con benefici sia per i passeggeri che per l'economia".

Anche Legambiente ha commentato le intenzioni di Lufthansa. Dario Balotta, esperto di trasporti dell'organizzazione, sulla possibilità di ricorso all'Antitrust europeo, ha specificato: "E' una iniziativa che dovrebbe essere sottoscritta anche da altri vettori, perchè su una tratta come la Milano-Roma occorre che ci siano almeno 4 vettori tra loro in concorrenza". Sulla Milano-Roma, infatti, "Alitalia

incassa oltre 300 milioni di euro l'anno attraverso un cartello che esiste ormai da tempo e che è stato legalizzato lo scorso 13 gennaio con il decreto che sospende il divieto di monopolio”.

Balotta ha citato il ”collegamento Barcellona-Madrid, omogeneo sia per distanza che per condizioni, dato che unisce tra loro le capitali economiche con quelle politiche”. In questo caso ”la tariffa massima italiana è di 671 euro contro i 460 euro di quella spagnola”. Quanto alle tariffe minime, ”in Italia si pagano 225 euro e in Spagna 80”.

Secondo l'esponente di Legambiente il consumatore spagnolo, grazie al meccanismo della concorrenza, ”può scegliere tra 4 diversi operatori,(Iberia, Spanair, Aireuropa, Vueling) con diverse tariffe tutte nettamente inferiori a quelle italiane e con servizi di maggiore qualità”. Quanto all'Italia, ”più che di sospensione della concorrenza - ha concluso Balotta - siamo di fronte al perdurare di pratiche anticompetitive che dovrebbero far ripensare alla già debole regolazione delle tariffe di trasporto nazionale”.

Intanto nella ormai costante polemica Malpensa-Linate-hub, l'ad di Alitalia-Cai ha ricevuto un giudizio durissimo da parte di Cristiana Muscardini, vice presidente del Commercio internazionale al Parlamento europeo.

Mscardini ha detto: “Linate non è un aeroporto internazionale: i voli per le città dell'Unione europea sono voli interni, perchè favoriscono il mercato interno dell'Unione e la necessaria maggiore integrazione tra i cittadini europei. Chi continua a considerare i voli interni all'Unione come voli internazionali dovrebbe cominciare a studiare che cos'è l'Unione europea o ammettere di avere, per Linate, la volontà di agevolare interessi diversi”.

Sabelli aveva sostenuto che non sarebbe possibile avere un hub a Malpensa se Linate continua a essere un aeroporto internazionale e la vicepresidente del Commercio internazionale ha concluso a questo riguardo: “Basta con queste dichiarazioni che generano ulteriori confusioni frutto o di non conoscenza della realtà o di una precisa volontà politica contraria agli interessi di gran parte del nord Italia”.

Il clima di sostegno che aveva accompagnato la ‘cordata ex patriottica’ sembra cambiato. Alla scarsa fiducia dei viaggiatori e all'aggressività commerciale di Lufthansa non sarà facile reagire, perchè tutti e due i fattori richiedono non dichiarazioni generiche e propagandistiche, ma scelte industriali e commerciali di spessore. E nessun italiano si è accorto della ‘discontinuità’ tra la nuova compagnia e la vecchia, perchè oltre ad una piccola campagna pubblicitaria nulla è stato fatto nel campo di promozioni, offerte, sconti, confort. Cioè il cuore della competizione nel mercato del trasporto aereo. Si vedrà nei prossimi giorni se accadrà qualcosa, ma forse troppo interessato a ‘normalizzare’ le condizioni dei lavoratori il management di Cai-Alitalia ha dimenticato i passeggeri, errore non piccolo in una fase di avvio. **Inviato speciale.it 30.01.2009**

## **5) Alitalia: il punto di vista di un'ex matricola AZ**

Fannulloni e privilegiati, tutti così in Alitalia! Un'idea che ha fatto il giro d'Italia tante volte. Tutto vero, o solo un luogo comune? Ecco una storia diversa, vista dall'interno. Una storia di lavoro durata 36 anni on un'ex matricola AZ (dal 1968 al 2004) che ha avuto l'onore ed il privilegio di lavorare per Alitalia come funzionario addetto all'istruzione del personale tecnico di volo e di terra.

Voglio in questo scritto condividere i sentimenti di orgoglio ed amarezza espressi da molti dipendenti della Compagnia, aggiungere qualche mia osservazione ed invitare altri colleghi a fare altrettanto allo scopo di sgombrare il campo dai luoghi comuni secondo cui noi "gente dell'aria" saremmo o saremmo stati fannulloni, privilegiati, non so cos'altro ed, ancora, allo scopo di riabilitare il personale che ha lavorato e lavora in Alitalia.

Provo a raccontare la Compagnia che ho vissuto durante la mia attività di insegnamento degli impianti

di bordo degli aeromobili a piloti, motoristi ed assistenti di volo, a tecnici, controllori e certificati e, sempre per conto o in rappresentanza di Alitalia, ad allievi manutentori, ingegneri e technicians/engineers presso, rispettivamente, il centro professionale Ancifap, l'università La Sapienza di Roma e le varie sedi addestrative nazionali o estere per personale esterno.

E' stato un lavoro di studio, alla scrivania e sugli aeroplani, di lezioni e corsi presso scuole aeronautiche e aziende costruttrici all'estero, di manualistica da scrivere e di materiale didattico da preparare, un mestiere fatto di artigianalità e di sistemi didattici avanzati, di lezioni seguite e impartite, nei ruoli di docente e allievo, esaminatore ed esaminando, in un continuo aggiornamento acquisito e offerto come l'evoluzione tecnologica dell'aeronautica civile abitualmente richiede a chi vi opera.

La mia esperienza del "vissuto" nella Compagnia si colloca, come già detto, all'interno della funzione di Technical Training con la missione di formare, specializzare e aggiornare gli operatori preposti alle operazioni di lavorazione, manutenzione e controllo degli aeromobili: va detto che tutte queste attività sono sempre svolte con grande professionalità, competenza e senso di responsabilità dai nostri tecnici dislocati negli hangar, nelle officine e sui piazzali aeroportuali; ma va pure evidenziato che la valutazione dell'efficienza e dell'efficacia di una funzione produttiva aziendale richiede di riportare i risultati conseguiti alle risorse poste in essere: e questa operazione è quella che in Alitalia può scoprire errori e diseconomie.

I motivi? Tanti e variegati. Fattori endogeni ed esogeni, concatenati e sovrapposti, manifesti e mascherati, talvolta riconducibili a errate scelte o strategie aziendali, talora classificabili come negligenze e inettitudini di dirigenti intermedi; detti fattori anche quando non assumono le sembianze di deliberati sprechi, sperperi o illeciti, prefigurano precise responsabilità. E queste responsabilità che, ovviamente, crescono dalla base al vertice sono sempre troppo distribuite, frantumate, polverizzate, ... inesistenti, grazie al disegno dell'organigramma, ai costumi in voga ed a incrociate collusioni imprenditoriali, politiche, corporative e sindacali che guardano altrove piuttosto che agli interessi dell'impresa.

E così, per via di una terziarizzazione selvaggia, a causa di una meritocrazia di rado applicata, per effetto di una gestione dirigenziale distratta se non colposamente indifferente e in conseguenza delle varie ingerenze dei Palazzi, si determina un decadimento, uno sgretolamento lento e irreversibile di Alitalia Linee Aeree Italiane.

Dalla fine degli anni '60 ai primi anni '80 la Compagnia dispone di una moderna flotta che impiega su una rete di collegamenti in espansione, tutte le attività di volo e di terra sono svolte in casa ed il mercato del trasporto aereo di quegli anni è indubbiamente favorevole.

Lo scenario però cambia. Dalle prime crisi petrolifere del 1973 all'11 settembre del 2001, le cose si fanno più complicate con l'avvento della deregulation, della globalizzazione e delle compagnie low cost e le risposte manageriali, politiche e sindacali a queste nuove sfide sono imperfette o inadeguate. E Alitalia, che intanto si rivela malata di gigantismo, viene "curata" anche appaltando, e non soltanto semplici servizi generali ma finanche attività specialistiche e, comunque, senza salvaguardare né i risultati operativi né quelli economici.

In quest'ottica vanno guardati con sospetto: l'acquisto e il mantenimento del faraonico Centro Direzionale della Magliana a Roma, i mai interrotti trasferimenti e avvicendamenti di naviganti, tecnici ed amministrativi su Milano Malpensa, la costosa e mal gestita modifica degli allestimenti di riposo equipaggi sui nuovi B 777, le lavorazioni di interni degli aeromobili affidate a ditte esterne, le modalità di acquisto di economato, forniture d'ufficio, carburanti, servizi aeroportuali, alte consulenze, uniformi e tappezzerie di bordo e finanche le ricorrenti ristrutturazioni degli organigrammi, mirate non già a virtuose riorganizzazioni dei processi lavorativi quanto al solito giro di cariche, nomine, poltrone.

Gli anni '80 vedono l'Azienda, che già manifesta qualche difficoltà, protagonista di varie e alle volte fruttuose compartecipazioni societarie o alleanze tecnico-commerciali.

Tornando al mio piccolo vissuto personale debbo dire che comunque è stata un'esperienza di lavoro preziosa ed esaltante, sia sul piano umano che su quello tecnico-professionale. E così, dopo aver prodotto Corsi (aa/mm SE 210, DC 9, DC 8, B 747, DC 10, B 727, A 300, MD 11, PA 42, A 321, Fo70, basic knowledge, ElectroStatic Discharge, Human Factor, Foreign Object Damage, corso propedeutico aeronautico, tecnologie digitali FBW ...) in termini di realizzazione di manuali d'istruzione, lezioni, esami, e coordinato o partecipato a vari altri progetti (Total Quality, Nuova Officina Elettronica, Corso Base Piloti, Video And Computer Based Instruction...), intorno alla metà degli anni '90, mi viene affidato l'incarico di coordinare le attività di addestramento presso terzi di tutti gli uffici della Divisione Operazioni Tecniche: accetto con entusiasmo e con la presunzione di ammodernarne la funzione. Si tratta di training che, per motivi di contratto in essere, convenienze logistico-economiche o opportunità operative, deve essere affidato a ditte esterne all'azienda.

Le linee guida da me presentate e adottate si propongono di rinnovare o solo rafforzare procedure e metodologie tese alla riduzione dei costi ed alla ottimizzazione dei risultati.

A causa dello scenario organizzativo di contorno, i metodi da me presentati, ancorché condivisi dai livelli superiori, assumono un mero carattere di suggerimento e invito a regole di buona economia aziendale e, soltanto più di rado, possono essere imposti a colleghi e responsabili dell'intera Direzione per ottemperare a consolidate regole amministrative.

Il coordinamento di questa attività è appunto affidato, come funzione addizionale, alla persona del sottoscritto che, senza benefit economici aggiuntivi né supporti in termini di risorse umane, continua a mantenere l'incarico di docenza in numerosi corsi di istruzione in accordo con la preesistente mansione.

Nonostante le oggettive difficoltà connesse ad un'attività articolata, complessa e voluminosa, ad una normativa interna non pienamente fissata e ad un management disinteressato, detta gestione riesce di anno in anno a garantire risultati in linea, per qualità e quantità, con le esigenze aziendali e con la normativa aeronautica vigente e consente, anche se in misura ridotta e migliorabile, di arginare sprechi e minimizzare disfunzioni contribuendo a consolidare un'amministrazione più virtuosa di incarichi addestrativi commissionati a ditte esterne, missioni del personale e spese di logistica. La materia è importante e delicata ai fini della qualità, sicurezza ed economia del lavoro in quanto riguarda la formazione, l'addestramento e l'aggiornamento del personale tecnico preposto a complesse manutenzioni e/o ad incarichi d'ingegneria e controlli di terra e di volo degli aeromobili impiegati nell'operativo del trasporto aereo civile; e su questa materia, va ripetuto, Alitalia ha sempre operato bene.

E' negli anni '90 che si presentano i primi severi segnali di tracollo aggravati dalla questione Malpensa e dalle rigide imposizioni dell'Unione Europea. La società Alitalia è ormai sufficientemente dissestata per essere privatizzata e messa in vendita; uot;la Politica">la Politica non rinuncia però ancora ad avvicinare alla sua guida numerosi altri esosi amministratori delegati che nell'annunciato sforzo di salvarla ne decretano la fine.

In aggiunta al punto di vista di chi scrive è giusto citare quello dell'ultimo amministratore della Bad Company, estratto dall'articolo "ALITALIA/ Fantozzi: ecco le ragioni del fallimento della compagnia di bandiera", da [ilsussidiario.net](http://ilsussidiario.net) del 30 dicembre 2008.

L'Alitalia «è morta di grandeur [...] nella mia relazione sulle cause dell'insolvenza dico chiaramente

che l'azienda ha sperperato: non è un mistero che ci sono cinque procuratori della Repubblica al lavoro nei nostri uffici e la Corte dei Conti che indaga».

A spiegare così le ragioni del fallimento di Alitalia è il commissario straordinario della Compagnia, Augusto Fantozzi in una intervista a tutto campo rilasciata al settimanale Espresso domani in edicola nella quale spiega come saranno pagati i creditori...

Fantozzi spiega anche cosa intende per grandeur. «Semplice. Alitalia pagava tutto il triplo». Così mandava «tre macchine per prendere l'equipaggio, perché se la prima buca e la seconda rompe il motore... era uno spreco». In questo contesto anche il carburante «certamente era pagato troppo».

Fantozzi affronta anche il nodo dei debiti della bad company.

«Gli attivi non basteranno a pagare tutti i passivi, spiega. In totale ci sono 3,2 miliardi di passività, e gli asset di Alitalia non sono tantissimi. Ad essere saldati per primi saranno coloro che «hanno continuato a rendere servizi durante il commissariamento».

Il commissario accenna anche al suo compenso, che dovrebbe arrivare alla fine della procedura di liquidazione della bad company che potrebbe richiedere anche sei-sette anni. «Spero che una parte arrivi prima, afferma. Io il lavoro lo sto facendo. Non sono né esoso né avido. Ma non sono fesso e non ho intenzione di lavorare gratis». Sarà di 15 milioni di euro? «Potrebbe essere quella cifra ma anche meno, afferma Fantozzi. È un calcolo in percentuale sulla massa dell'attivo, del passivo e del recuperato. Ma Palazzo Chigi non ha ancora emanato il decreto per stabilire la percentuale che mi spetta».

Quindi Fantozzi, tra l'altro, afferma: «ad essere saldati per primi saranno coloro che hanno continuato a rendere servizi durante il commissariamento». Non so a chi si riferisca esattamente. Io però osservo che per primi dovrebbero essere pagati coloro che hanno assicurato servizi, puntualmente e con efficienza, da sempre ed anche durante i periodi più critici; sono i lavoratori tutti di Alitalia che nonostante disfunzioni, crisi e avversità hanno sempre lavorato tanto, bene e lealmente: si tratta di persone che hanno visto sgretolarsi il valore di azioni non già acquisite per speculazioni di borsa ma che avevano ricevuto dall'azienda a titolo di gratificazione per il lavoro svolto e contratti fallimentari e temono oggi per il TFR o addirittura per il posto di lavoro.

Commissario Fantozzi, neanche i professionisti di Alitalia sono esosi o avidi e nemmeno loro volevano o vogliono essere considerati fessi per un trattamento economico inadeguato a fronte di prestazioni di tutto rispetto. E, a differenza del suo compenso, per loro non c'è neanche la speranza che Palazzo Chigi possa decretarne le dovute, giuste spettanze.

In chiusura, un plauso all'entusiasmo, alla lealtà ed alla competenza messi in campo dai tanti professionisti che hanno contribuito alla crescita di questa Azienda la quale fin dal 1947 ha accompagnato la ricostruzione post bellica e lo sviluppo del Paese ed un augurio di buon lavoro a tutti coloro che nella nuova Compagnia stanno approfondendo perizia e dedizione per ridefinirne un'immagine che possa riconquistare il cuore e la fiducia della clientela e degli italiani tutti.

L'Alitalia è viva, viva l'Alitalia! Virgilio Conti **Soldi online.it 30.01.2009**

## **6) OfferteLH per dipendenti SEA**

### **Offerta Lufthansa Italia per i dipendenti del Gruppo SEA**

Lufthansa Italia offre a tutti i dipendenti SEA S.p.A., SEA Handling e Globe Ground la possibilità di acquistare un biglietto PEP per sé e per un accompagnatore, per le tratte da Milano Malpensa a Barcellona (BCN) e da Milano Malpensa a Parigi (CDG).

Periodo di validità dell'offerta dal 2 al 28 febbraio 2009 (ultima data per il ritorno)

### **PREZZI DELL'OFFERTA**

- Da MXP a BCN € 25,16 (andata e ritorno - solo tasse)
- Da MXP a CDG € 33,39 (andata e ritorno - solo tasse)

### **CONDIZIONI DELL'OFFERTA**

Utilizzo: solo per voli Lufthansa Italia

Stopover: non consentito

Lista d'attesa: non consentita

Cambio prenotazione: cambio data consentito solo eccezionalmente

Rimborso: Rimborso dopo l'emissione c/o biglietteria Lufthansa (solo biglietti completamente non volati) / Nessun rimborso per no-show

Riduzione bambini: nessuna

Accompagnamento: 1 persona

Acquisto: Presso le biglietterie Lufthansa di Malpensa o di Linate. Valgono le condizioni di trasporto della Deutsche Lufthansa AG

Richiesta: E' necessario esibire il tesserino aziendale. Le richieste devono essere presentate presso le biglietterie Lufthansa di Malpensa o Linate almeno 7 giorni prima della partenza e sono soggette a disponibilità dei posti.

### **ORARIO DEI VOLI**

da Milano Malpensa a Barcellona

LH 1790	06:15	07:50	giornaliero tranne la domenica
LH 1792	12:20	13:55	giornaliero
LH 1796	17:35	19:10	giornaliero tranne il sabato

da Barcellona a Milano Malpensa

LH 1791	08:35	10:05	giornaliero tranne la domenica
LH 1793	14:40	16:10	giornaliero
LH 1797	20:00	21:30	giornaliero tranne il sabato e la domenica
LH 1797	21:10	21:40	solo la domenica

da Milano Malpensa a Parigi (Charles de Gaulle)

LH 1770	06:50	08:15	giornaliero tranne la domenica
LH 1772	12:35	14:00	giornaliero
LH 1776	18:30	19:55	giornaliero

da Parigi (Charles de Gaulle) a Milano Malpensa

LH 1771	08:55	10:25	giornaliero tranne la domenica
LH 1773	14:40	16:10	giornaliero
LH 1777	20:35	22:05	giornaliero

## 1) SCIOPERO contro la FIAT per il licenziamento per rappresaglia di una operaia dello Slai Cobas

Questa mattina i 600 lavoratori di Fiat Automobiles e di Fiat Powertrain di Arese hanno scioperato dalle ore 9 alle ore 11 contro il licenziamento per rappresaglia della compagna Carmela dello Slai Cobas, licenziamento fatto dalla Fiat come ritorsione a una sentenza della magistratura.

La vigliaccata della Fiat è stata motivata per il fatto che il tribunale di Milano ha reintegrato al lavoro un operaio della Fiom licenziato e messo in mobilità dalla Fiat il 1° marzo 2008. Reintegrato lui, la Fiat ne ha licenziato su due piedi un altro. Su quei licenziamenti sono attese a breve altre sentenze della magistratura per lavoratori e delegati dello Slai Cobas.

Questo ignobile licenziamento è illegittimo innanzitutto per il suo carattere antisindacale e di rappresaglia (licenziamenti di questo tipo furono fatti all'Alfa Romeo 20/25 anni fa, e poi cessarono perché contrastati anche dalla magistratura); e poi è del tutto immotivato anche per il fatto che dal 1° marzo 2008 ad oggi l'organico ad Arese è già diminuito di oltre 50 i lavoratori, trasferiti dalla Fiat a Balocco, a Torino, ecc..

Durante lo sciopero i lavoratori hanno presidiato la portineria centrale dell'Alfa Romeo e hanno fatto un'assemblea sulla strada antistante la fabbrica.

All'assemblea lo Slai Cobas ha denunciato la politica della Fiat e delle istituzioni:

1. la Fiat in questi anni, con il concorso dei soldi pubblici, ha licenziato 20.000 operai dell'Alfa Romeo e oggi, con altri soldi pubblici, è sempre padrona dell'area dopo aver fatto finta di andarsene da Arese, e continua a speculare sull'area -in vista di Expo 2015- col concorso di comuni, provincia e regione;
2. la Fiat vuole sbarazzarsi degli ultimi 600 lavoratori, unitamente ai 300 del call center e ai 200 delle aziende collegate, e contemporaneamente ha l'OK delle istituzioni per speculare sui 2milioni e 350mila mq dell'area dell'Alfa con mega alberghi, village, fermata della MM1, villette e ipermercati, area gestita da Luigi Arnaudo, dirigente Fiat/IFIL fino a ieri;
3. la Fiat licenzia ad Arese così come licenzia e fa attività antisindacali negli altri stabilimenti Fiat per costringere il governo a dargli qualche miliardo di euro a fondo perduto.

I lavoratori in sciopero hanno deciso:

- di chiedere alla Fiat di ritirare immediatamente il licenziamento della compagna Carmela e il reintegro di tutti i lavoratori licenziati il 1° marzo 2008;
- di rivendicare per Arese produzioni Alfa Romeo che garantiscano il futuro a tutti i lavoratori;
- di chiedere alle istituzioni di smetterla di speculare sull'area di Arese e di chiudere i rubinetti alla Fiat, specie nel caso continui a fregarsene dell'occupazione e dei lavoratori.

Nei prossimi giorni, anche in presenza della solita Cig mensile, continueranno le iniziative di lotta.  
Arese, 29-1-2009 Slai Cobas

## 2) LA LISTA DELLA SPESA!

Lavoratori, siamo vittime di una cessione di ramo d'azienda compiuta "al buio" (senza poter visionare preventivamente i piani industriali) fondata esclusivamente sulla "**fiducia**" concessa a delegati e segreterie regionali (ma anche per il mandato reale che "Lor Signori" hanno grazie alle tessere ed alla

delega in busta paga) sulla **“promessa”** che nulla sarebbe cambiato grazie all’accordo del 21 Aprile 2008 se non dopo aver concordato **“TUTTE LE EVENTUALI MODIFICHE”** col sindacato!

Grazie a quell’accordo l’Assessore ai Trasporti (Ennio Cascetta) **ringraziava i sindacati** <<che avevano appoggiato l’operazione>> (notizia Ansa riportata da giornali e televisioni) il 4 Giugno alla “festa inaugurale” tenuta ad Agnano a margine della quale sono mancati solo i fuochi d’artificio!!!

**Dopo 9 mesi questi “Signori” ancora oggi si impegnano invocando fiducia nel loro operato perché non è cambiato nulla e <<come “coordinatori” sapranno “controllare” meglio i segretari regionali>>!**

Sta di fatto che, dopo 9 mesi:

l’azienda ha posticipato dal 26 al 27 il giorno di “San Paganino” (con o senza accordo è ancora un mistero, perché a Torre Annunziata ed a Sorrento i coordinatori sindacali aziendali rilasciano informazioni “discordanti” ai lavoratori);

la festività in malattia non viene più retribuita;

corre voce che EAV BUS non riconosca l’accordo Circumvesuviana che “agevola” l’assunzione di familiari di dipendenti deceduti;

corre voce ancora che EAV BUS non riconosca il diritto di avere un viaggio annuo gratis con Trenitalia per dipendenti e familiari a carico;

corre sempre voce che sia in cantiere un accordo che riduca il sovrapprezzo (€ 0,50) del biglietto venduto in vettura (dal prossimo Febbraio).

Sempre a Febbraio è prevista l’erogazione del rimborso spese tenuta conto corrente (€ 158,00). Si ricorderà l’azienda di inserirlo in tempo in busta paga o faranno un altro accordo che “occulteranno”, come sembra sia successo per gli ultimi colleghi che riceveranno sia il TFR che l’incentivo all’esodo in **“5 comode rate”**, grazie (così si sente in giro) ad un accordo sindacale siglato e tenuto in “cassaforte”, tenendo all’oscuro i lavoratori tutti, dopo aver anche “pagato” per ricevere “la presenza e la supervisione”?

E per finire, oltre aver “dimenticato” di salvaguardare i lavoratori già in graduatoria nei concorsi Circumvesuviana, cosa accadrà domani dopo lo smantellamento delle manutenzioni se un autista dovesse diventare inidoneo alla mansione grazie al lavoro “usurante” dopo anni ed anni di guida?

**Lavoratori possiamo ancora fidarci della parola di “Lor Signori”?**

Ringraziamo infine l’Azienda per averci regalato il “fastoso” calendario in consegna in questi giorni ma, rispettosamente, lo rispediremo al mittente!!!

Sorrento, 28 Gennaio 2009

Slai Cobas EAV BUS

Fotocopiato in proprio

**3) FIAT, I COBAS IN CORO: «CREIAMO UN COMITATO D’AGITAZIONE A POMIGLIANO»**

A margine dell’assemblea pubblica svoltasi nel Centro Borsellino, diverse le tematiche sul banco della discussione. «Pronti a fare anche le barricate».

«Pomigliano è a rischio chiusura e non facciamoci illusioni sull'incontro di Roma a cui hanno preso parte diversi compagni legati ad altre sigle sindacali. Occorre agire subito e creare una piattaforma seria e concreta e, se ce ne fosse bisogno, siamo pronti a fare anche le barricate». Non hanno alcun tipo di dubbio i componenti Cobas intervenuti all'assemblea pubblica indetta stamani, mercoledì 28 gennaio, presso l'aula conferenze del Centro Borsellino di Via Locatelli a Pomigliano d'Arco: la situazione è a rischio circa il futuro di Pomigliano ed urge un movimento sinergico tra le varie forze in campo.

«Mi preoccupa tanto l'ad Marchionne quando dice che a sua volta è spaventato dalla perdita di posti di lavoro – insiste Domenico Mignano, carismatico rappresentante della Confederazione Cobas – ma soprattutto quando si parla di paesi esteri come la Polonia che riescono a produrre un tot di automobili all'anno, mentre noi rimaniamo cassaintegrati. Senza un piano industriale questo è uno stabilimento morto, che non ha futuro. Ci resta solo l'opzione di lottare e farci sentire: nessuno può permettersi di andare avanti con meno di 800 euro al mese. Se in condizioni normali non si arrivava alla terza settimana del mese, oggi, così ridotti, non si arriva nemmeno alla seconda».

Irretite nella morsa della disperazione, le tute blu dell'indotto vesuviano sono alle prese con una cassa integrazione che non permette di dormire su guanciali morbidi e sono seriamente agitate dall'assenza di una mission produttiva che collimi con il blasone dello storico polo industriale pomiglianese. Sul banco della discussione finiscono poi sia le azioni portate avanti dall'entourage dirigenziale del Lingotto e sia tutti quei provvedimenti o scelte aziendali targate Marchionne fondate su un'ubriacatura di garantismo tendenti a rassicurare tutti sul futuro del Gianbattista Vico, mentre vengono contratti matrimoni commerciali sia con la casa di Detroit che, come si vocifera, con piattaforme di matrice serba.

In seconda battuta, il testimone viene ceduto alle maestranze presenti in sala le quali, avvinte dagli stretti lacci di una situazione futura che non promette giornate rosee, ricordano di come la crisi mondiale ed economica che si sta vivendo sia raffrontabile con quella del '29, di come si tratti di un attacco concentrico alle classi subalterne dal punto di vista sociale, economico e culturale battendo cassa sulla preminenza di costruire un fronte unito che guardi prima di tutto alle esigenze operaie e sulla necessità di tramutare la fabbrica in vero e proprio fulcro per aggregare le forze in campo in vista della risoluzione del problema Pomigliano. «Occorrerà togliere potere e terreno d'azione ai padroni – suggerisce Massimo Amore, presidente dell'Associazione "Solidarietà Proletaria", nonché dirigente dello Slai-Cobas A.O. Monadi - e rimanere compatti dinanzi a questa crisi che adiamo annunciando da tempo e che ora è giunta alla sua fase finale, decisiva».

«Bisogna combattere con tutta la rabbia che ci portiamo addosso e che abbiamo accumulato tra corsi alle prese con vigilantes d'altri tempi – ricorda un altro operaio – e sensibilizzare l'opinione pubblica, coinvolgendo l'intera società civile, dagli amici ai parenti, ai piccoli commercianti sino a giungere alle scuole: non è possibile sottrarre forza all'unica economia di questa terra». Dall'esecutivo nazionale Cobas, in coda, parte un appello accorato: «La soluzione più adeguata è quella di costruire un comitato d'agitazione a pomigliano, a cui possano prender parte tutti quelli che vogliono vedere il futuro di questi stabilimenti. Precari, disoccupati, lavoratori, parroci ed associazioni che hanno a cuore il problema precarietà, devono mobilitarsi a breve scadenza visto che abbiamo poco potere di contrattazione. L'altra soluzione, mentre Marchionne va cercando specchietti per le allodole come l'avvicinamento a Chrysler, sarebbe la riduzione dell'orario di lavoro: lavorare meno, ma lavorare tutti». **29.01.2009**

**Per contatti: Roberto Magri cell. 3358333386 fax. 0299982727**

**Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale**  
*Viale Liguria, 49 - 20143 Milano -*  
*Tel/Fax: 02-8392117-0299982727*

**email:** [slaicobasaeroportuali@email.it](mailto:slaicobasaeroportuali@email.it)  
[www.slaicobasmilano.org](http://www.slaicobasmilano.org) – [www.slaicobas.it](http://www.slaicobas.it)

**la tv dello slaicobas:**

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

**News trasporto Aereo nr. 148**

**Milano, 31.01.2009**