



**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) Reclamo low cost a Ue su aiuto di stato. Ma Bruxelles nega**
- 2) ALITALIA: VERTICE TRA BERLUSCONI, BOSSI E IL SINDACO MORATTI**
- 3) Alitalia: domani vertice a Palazzo Chigi**
- 4) Sì di Berlusconi ad Air France Personale di terra manifesta a Fiumicino**
- 5) ALITALIA, AL VIA IL MALPENSA DAY**
- 6) Alitalia-Cai, primo volo il 13 gennaio: Londra-Roma**
- 7) ALITALIA/ La “guerra” tra Malpensa e Fiumicino? Il vero problema è nella liberalizzazione degli slot**
- 8) ALITALIA: PENATI, APRIRE CONTENZIOSO CON GOVERNO PER ROTTE**
- 9) Faz: Lufthansa vincerà la lotta per gli slot a Malpensa**

## **News Slai Cobas**

### **Approfondimenti:**

- 1) Reclamo low cost a Ue su aiuto di stato. Ma Bruxelles nega**

L'Associazione delle compagnie aeree a basso costo ([Elfaa](#)) ha presentato oggi un «reclamo formale» alla Commissione Ue contro l'aiuto di stato «illegale» di 700 milioni di euro in sette anni concesso alla vecchia Alitalia e alla compagnia che ne ha preso le redini. Lo comunica con una nota la stessa associazione, che riunisce compagnie aeree come Ryanair, Myair e Easyjet. Contestata in particolare la tassa aeroportuale di tre euro per passeggero a partire dal 28 ottobre 2008. Ma per Bruxelles non si tratta di aiuto di Stato. Ad affermarlo il portavoce della Commissione Ue Fabio Pirrotta.

Il reclamo. Grazie al decreto "salva Alitalia" la nuova compagnia beneficerà di 100 milioni di euro l'anno per sette anni, sostengono le compagnie aeree a basso costo. «Nell'ambito di questo decreto legge molto controverso, il governo italiano ha imposto una tassa aeroportuale di tre euro per passeggero a partire dal 28 ottobre 2008. Questa tassa - denunciano - non solo assicurerà un flusso costante di aiuti illegali ad Alitalia-Cai, ma scaricherà il costo del sussidio sui suoi concorrenti». Il segretario generale dell'associazione, afferma che Elfaa «è estremamente preoccupata» per come è stato regolato questo 'aiuto di stato che «questo volta peserà non solo sui contribuenti, ma anche sui paesi concorrenti». Secondo l'Elfaa, la tassa aeroportuale imposta salirà a 210 milioni per anno considerando i tre euro per ciascuno dei 70 milioni di passeggeri che partono ogni anno dagli aeroporti italiani. **Il Messaggero.it 08 gennaio 2009**

## **2) ALITALIA: VERTICE TRA BERLUSCONI, BOSSI E IL SINDACO MORATTI**

Era in programma ieri l'incontro tra il premier Silvio Berlusconi e Umberto Bossi, ministro delle Riforme, per discutere della nuova Alitalia e del futuro dell'aeroporto milanese di Malpensa. Il maltempo ha impedito però al leader della Lega di raggiungere in mattinata Roma.

Ecco così che l'incontro è stato spostato a oggi (potrebbe essere un pranzo di lavoro a Palazzo Grazioli, residenza romana del presidente del Consiglio). Si è appreso che vi parteciperanno anche Letizia Moratti, sindaco di Milano, Roberto Colaninno, presidente di Cai-Alitalia e Rocco Sabelli, amministratore delegato della nuova società.

Mentre Berlusconi ha confermato ieri, a conclusione di una riunione con i vertici Cai-Alitalia, di apprezzare la soluzione Air France-Klm come partner straniero per la nuova Alitalia, Bossi ha definito questa decisione "una stupidaggine".

Per il leader della Lega, non va bene "fare l'accordo con i francesi che chiudono Malpensa e portano i turisti a Parigi". Da qui la richiesta di un supplemento d'indagine sulle soluzioni migliori per salvaguardare lo scalo aeroportuale milanese. Bossi non cela la sua predilezione per un accordo parallelo con la compagnia aerea tedesca Lufthansa.

Piccata la replica a distanza del premier: "Non vorrei che qualcuno pensasse che la difesa degli interessi di Malpensa spetti in esclusiva agli amici della Lega; eh no, non c'è bisogno della Lega per risolvere certe questioni. Io e il governo tutto siamo impegnati per rispondere alle esigenze del paese e, dunque, anche a quelle del nord".

Berlusconi ha pure chiarito che "Lufthansa non si è mai fatta presente né fisicamente né con un'offerta". Secondo i vertici Cai-Alitalia "al premier sono state illustrate le ragioni della preferenza dei francesi e non ci sarebbero state obiezioni".

Nel confronto sulle prospettive della rinnovata compagnia aerea, che il 13 gennaio debutta con il volo Londra-Roma delle 6 del mattino, intervengono anche Filt-Cgil, Uil-trasporti, Fit-Cisl e Ugl-trasporti che hanno inviato una lettera a Berlusconi nella quale segnalano la possibilità di "rilevanti disservizi fino a sfociare in reali problemi di ordine pubblico" se Cai-Alitalia continuano a non tener conto delle indicazioni dei sindacati sui criteri di assunzione dei dipendenti e sulla nuova organizzazione del lavoro.

Nel confronto sulle prospettive di Cai-Alitalia, interviene anche il Pd. "Dopo mesi da incubo, il drammatico impatto occupazionale e sociale e i debiti dell'azienda scaricati sul paese, Berlusconi e Bossi - attacca il ministro delle Infrastrutture del governo ombra, Andrea Martella - si concedono il lusso dell'ultima querelle con la soluzione Air France ormai alle porte".

La mediazione che potrebbe soddisfare le richieste della Lega e degli enti locali della Lombardia è la

liberalizzazione degli slot per permettere che Lufthansa e altre compagnie aeree utilizzino Malpensa almeno come aeroporto di appoggio (Lufthansa ha anche chiesto di poter operare sui voli Milano-Roma). Bossi e Letizia Moratti gradirebbero un impegno scritto, firmato dal premier, che garantisca i diritti di volo e la liberalizzazione degli slot.

Piero Marrazzo, presidente della Regione Lazio, e Luca Zingaretti, presidente della Provincia di Roma, a loro volta preoccupati di difendere le prerogative dello scalo romano di Fiumicino, suggeriscono che "sia il mercato e non la politica a decidere la soluzione migliore".

Berlusconi e Bossi hanno in programma un chiarimento politico piu' generale. Devono discutere anche del varo della legge delega sul federalismo fiscale (dovrebbe essere approvata dal Senato entro gennaio), degli orientamenti sulla riforma sulla giustizia e della possibilita' di un allargamento della squadra di governo. Berlusconi vorrebbe nominare due nuovi ministri, ipotesi che non convince ne' An ne' il Carroccio.

Secondo alcune indiscrezioni filtrate da Palazzo Chigi, dovrebbe essere il Consiglio dei ministri fissato per la prossima settimana a discutere della possibile nomina di Michela Vittoria Brambilla a ministro del Turismo e di Ferruccio Fazio a ministro della Sanita'. All'ordine del giorno del Cdm ci sara' anche la riforma della giustizia, su cui il governo si e' impegnato a varare un primo documento di orientamento. **Asca.it 08.01.2009**

### **3) Alitalia: domani vertice a Palazzo Chigi**

Un incontro già previsto (era programmato per la ripresa dell'attività politica) ma che assume maggior significato per la coincidenza con l'appuntamento, sempre domani, tra il premier Silvio Berlusconi e il leader della Lega, Umberto Bossi. Il Carroccio chiede infatti che la scelta del partner estero di Cai non cada su Air France ma su Lufthansa, in grado di dare maggiori assicurazioni sull'hub di Malpensa. In alternativa, ieri, il Carroccio ha chiesto una liberalizzazione degli accordi bilaterali.

VENERDI I CDA. Si riuniranno venerdì prossimo 9 gennaio i cda di Air France e di Cai-Alitalia (il primo è già stato convocato, il secondo è per ora "preallertato"). E' quanto si apprende da fonti vicine alla Cai. Appare a questo punto molto più vicino l'ingresso dell'aerolinea francese nella compagnia italiana. **L'Unione sarda.it 08.01.2009**

### **4) Sì di Berlusconi ad Air France Personale di terra manifesta a Fiumicino**

Questo la naturale conseguenza del via libera politico che ieri è arrivato dal presidente del consiglio, Silvio Berlusconi, all'ingresso nel capitale della Compagnia Aerea Italiana di Air France.

Cauto il commento del sindaco di Roma, Gianni Alemanno, che a Il Tempo ha detto: «Aspettiamo a cantare vittoria. Vediamo come si mettono le cose. Ho sentito al telefono sia Berlusconi sia Letta e mi hanno assicurato che all'incontro di domani (oggi ndr) ci sarà solo Bossi. Mentre se chiameranno la Moratti parteciperò anche io». Nessun commento sulla possibilità che la scelta di Air France valorizzi di più Fiumicino. «Non è scontato ma dagli elementi in nostro possesso la scelta di Parigi premierebbe di più lo scalo romano».

Il potenziale conflitto con la Lega Nord sostenitrice strenua della soluzione Lufthansa in grado di tenere in vita Malpensa non ha frenato il Cavaliere. Che ha sostanzialmente espresso un sì convinto, la formula diplomatica è un «nulla osta», al ritorno dei francesi a via della Magliana. Il premier che ha incontrato a Palazzo Chigi insieme al sottosegretario alla Presidenza del consiglio, Gianni Letta, i vertici della nuova società: il presidenteL'hub della compagnia risorta dalle ceneri di quella di bandiera grazie alla Cai di Roberto Colaninno e soci sarà infatti lo scalo di Fiumicino. Colaninno e l'ad Rocco Sabelli, e il responsabile corporate di Intesa Sanpaolo, Gaetano Miccichè, non avrebbe mosso alcuna obiezione all'ingresso di Parigi. Le fonti vicine alla società hanno raccontato di una «piena e totale sintonia» del presidente del consiglio con la scelta industriale della Cai.

Che dopo aver spiegato le ragioni della preferenza di un'alleanza con Air France non ha ricevuto alcuna controindicazione. Colaninno avrebbe, però, messo sul piatto anche un impegno sostanziale per lo sviluppo dello scalo lombardo di Malpensa. Una promessa che non è bastata a lenire l'ira di Umberto Bossi che a stretto giro ha tuonato contro Palazzo Chigi. Frasi di fuoco secondo lo stile del leader del Carroccio: «Stupida intesa con Air France che chiude Malpensa». E ancora: «Noi chiederemo con forza gli slot. Non possiamo mica chiudere Malpensa per fare un favore alla Cai. Il governo ha in mano gli slot, li può lasciare a Malpensa».

Strali e linguaggio più da opposizione che da alleato di governo. Ma tant'è. Il pensiero di Bossi è stato sicuramente quelli di assicurare le truppe del Nord che continuano a sentire sempre più vicina il ridimensionamento dello scalo varesino. Eloquentemente in questo senso la sua dichiarazione sul tema: «Ogni volta che vado all'aeroporto i lavoratori si incazzano. Dobbiamo tirar fuori qualcosa».

Lineari sono state invece le risposte di Berlusconi sul via libera ai francesi. Da Lufthansa infatti non sarebbe mai arrivata una reale offerta d'acquisto. «Lufthansa non si è mai fatta presente né fisicamente né con un'offerta» ha spiegato il premier. E quanto agli slot (le finestre orarie per i decolli degli aerei) «l'Enac - ha assicurato Berlusconi - ha sempre concesso a tutti i richiedenti tutti gli slot richiesti. Quindi non c'è nessun problema a riguardo». Insomma acqua sul fuoco delle polemiche. «La situazione è chiara. Vediamo domani (oggi ndr)» ha concluso il Cavaliere che proprio oggi incontra a Palazzo Grazioli Bossi dopo lo slittamento del vertice previsto ieri. Sul tavolo sarà sicuramente messa l'offerta di Lufthansa. Che nonostante le parole del premier sarebbe ancora in lizza, secondo Bossi. A chi gli ha riportato le parole di Berlusconi sull'inesistenza dell'offerta di Berlino il leader del Carroccio ha detto: «Lo ha detto a voi perché siete ingenui». **Il tempo.it 08.01.2009**

## **5) ALITALIA, AL VIA IL MALPENSA DAY**

E' iniziato all'aeroporto di Malpensa il Malpensa-Day, organizzato dalla Provincia di Milano e al quale, oltre alle altre province interessate (Varese, Novara, Verbano, Cusio-Ossola), partecipano anche i Comuni dell'area tra i quali Varese, le Camere di Commercio, i sindacati, le associazioni degli imprenditori e dei consumatori. Al termine degli incontri, che dureranno l'intera mattinata, sarà approvato un ordine del giorno nel quale verrà chiesto al Governo di liberalizzare le rotte, rivedere gli accordi bilaterali per il rilascio degli slot e l'assunzione di iniziative per la salvaguardia dei posti di lavoro dell'intera area che ruota attorno all'aeroporto.

L'ordine del giorno presentato al Malpensa-Day comprende cinque richieste specifiche al Governo. La prima richiesta è quella di assumere decisioni volte ad assicurare che l'operazione di salvataggio operato per le compagnie aeree Alitalia e Air One "non finisca per pregiudicare i livelli di competitività dell'area metropolitana milanese e delle regioni del nord"; come secondo punto al governo viene chiesto di perseguire una politica "nell'interesse delle imprese, dei lavoratori e dei consumatori, alla concorrenza ed alla piena liberalizzazione dei diritti di volo assicurando la conseguente possibilità di far atterrare e decollare sulle piste dell'aeroporto altre compagnie aeree che con i loro vettori possano coprire le rotte intercontinentali abbandonate da Alitalia e garantire i collegamenti interni che ad oggi risultano penalizzati"; viene inoltre chiesto di dare avvio "all'immediata revisione degli accordi bilaterali per il rilascio degli slot in modo idoneo al subentro di nuovi vettori di riferimento, rimuovendo gli ostacoli normativi ed i vincoli che oggi impediscono una risposta del mercato e mettendo in condizione l'autorità per la concorrenza di operare per impedire posizioni di privilegio da parte di Cai, contraria ai principi della concorrenza e del libero mercato". Al quarto punto dell'ordine del giorno viene invece richiesto di confermare gli impegni assunti in sede di candidatura di Milano ad Expo 2015 volti ad assicurare il completamento delle infrastrutture che ruotano attorno a Malpensa; al quinto punto, invece, viene chiesto di operare per la difesa dei posti di lavoro generati dall'aeroporto, "garantendo la salvaguardia dei livelli occupazionali diretti ed indiretti presenti nel sistema aeroportuale di Malpensa e ciò attraverso l'utilizzo dei fondi stanziati, gli ammortizzatori sociali che vanno estesi anche a tutte le condizioni di precariato". **Ansa.it 08.01.2009**

## **6) Alitalia-Cai, primo volo il 13 gennaio: Londra-Roma**

Sarà l' AZ205 il primo volo della nuova Alitalia-Cai, ad alzarsi in decollo alle 6 del mattino da Londra Heathrow il prossimo 13 gennaio, in arrivo allo scalo di Fiumicino alle 9.30. Il collegamento dovrebbe essere il primo in assoluto al debutto della nuova compagnia, che nasce dalla fusione di Alitalia e Air One. Ma il condizionale è d'obbligo, tenuto conto dello stop operativo imposto dall' Enac nella notte tra il 12 e il 13 gennaio, necessario per le procedure di autorizzazione e certificazione assicurativi dei velivoli della nuova compagnia (ad esclusione della flotta Air One); un lavoro che potrebbe durare anche 7-8 ore e che impegnerà una squadra di una cinquantina di ispettori Enac. L'operativo, frutto dei due network integrati, potrebbe quindi ancora subire modifiche anche se al momento - escludendo i collegamenti del servizio postale - il primo volo nazionale a decollare, sempre il 13, sarà un volo Air One, AP2853, alle 6,10 dall'aeroporto di Palermo diretto a Roma-Fiumicino. Alla stessa ora, si alzerà in volo un intercontinentale dallo scalo di Malpensa, AZ676, diretto a San Paolo del Brasile. Il primo volo a partire da Linate dovrebbe essere l'AZ7911 diretto a Napoli alle 6.25 mentre il primo nazionale a decollare da Fiumicino, alle 6.30, dovrebbe essere l' AZ2008, diretto a Linate. E ancora, il primo volo internazionale a partire dal Leonardo da Vinci dovrebbe essere un collegamento in decollo alle 7 diretto a Parigi. Sempre da Fiumicino, il primo aeromobile in partenza per una destinazione intercontinentale è quello delle 7 diretto Buenos Aires. **Il Giornale.it 08.01.2009**

## **7) ALITALIA/ La “guerra” tra Malpensa e Fiumicino? Il vero problema è nella liberalizzazione degli slot**

La vecchia Alitalia è morta lo scorso 29 agosto grazie ad una gestione politico - sindacale dell'azienda che nonostante 4 miliardi di ricapitalizzazioni da parte del contribuente italiano è riuscita a bruciare 4,7 miliardi di euro dal 2000; niente male come gestione...Le continue invasioni di campo della politica non hanno mai permesso al management del vettore italiano di rispettare i piani aziendali e mentre nello stesso periodo Iberia veniva privatizzata, in Italia continuavano ad arrivare soldi pubblici.

Nessuna ristrutturazione è stata mai fatta dai manager scelti dai diversi Ministri dell'Economia che si sono susseguiti, di centrodestra e di centrosinistra, e tutti i piani industriali, cinque in sei anni, non sono mai stati mai rispettati. Il risultato? Dal 2002, anno della privatizzazione, la compagnia spagnola ha creato profitti per oltre 1,3 miliardi di euro, mentre nello stesso periodo Alitalia ha bruciato 3,5 miliardi di euro. Da questo semplice dato si evidenzia la necessità di lasciare al mercato la gestione di compagnie aeree, perché il decisore pubblico non è in grado evidentemente di avere una gestione molto efficiente e di fare l'imprenditore. A distanza di cinque mesi dalla consegna dei libri contabili e quindi dalla “morte”, Alitalia è rinata dalla fusione tra gli asset acquistati al Commissario straordinario della vecchia compagnia di bandiera Augusto Fantozzi e AirOne di Carlo Toto Alitalia con a capo Rocco Sabelli e Roberto Colaninno e con il nome di Compagnia Aerea Italiana. L'italianità tanto amata dai politici servirà a ben poco, ma soprattutto durerà a breve, perché già nei prossimi giorni il socio estero sarà l'azionista di maggioranza relativa nella compagine imprenditoriale.

La nuova compagnia italiana porterà a termine l'alleanza con Air France quasi certamente nei prossimi giorni, se non nelle prossime ore, come era prevedibile già da alcuni mesi. Alitalia e il vettore francese facevano e fanno parte della stessa alleanza globale, Skyteam, e un'uscita da questa alleanza, non sarebbe costosa solamente in termini di denaro, con una penale superiore a 200 milioni di euro, ma anche da un punto di vista organizzativo; in un settore, quale quello del trasporto aereo, non è possibile cambiare il proprio network di rotte in poche ore, perché è necessaria una programmazione di lungo periodo. Il colosso franco-olandese dovrebbe apportare circa 300 milioni di euro in aggiunta ai circa 850 milioni di euro che avevano immesso gli imprenditori italiani; tuttavia la capitalizzazione di Alitalia resterà troppo bassa per affrontare un mercato difficile come quello del trasporto aereo e in pochi anni, se non mesi, il vettore sarà acquisto totalmente dal partner straniero. La nuova Alitalia non avrà nemmeno il 3% della quota dei passeggeri europei e avrà un fatturato pari ad un sesto a quello di Air France-KLM. Sommando i capitali che arriveranno dal partner straniero a quelli italiani, è già

chiaro che la nuova Alitalia partirà con un debito importante; la compagnia infatti ha già dovuto spendere oltre un miliardo di euro per acquistare gli asset della vecchia Alitalia e oltre 750 milioni di euro per fare acquisire il gruppo guidato da Carlo Toto, AirOne, a fronte di un investimento di poco superiore al miliardo di euro.

Ed è delle ultime ore il rinnovarsi della lotta tra Milano Malpensa e Roma Fiumicino; uno scontro tanto inutile quanto ridicolo. Nel complesso, come giustamente ricordato dal Professore Ugo Arrigo in un articolo pubblicato ieri su [ilsussidiario.net](http://ilsussidiario.net), la compagnia avrà 88 voli settimanali verso destinazioni intercontinentali, circa la metà di quanti ne fa Air France dal solo scalo di Parigi Charles De Gaulle verso l'Africa. Questo raffronto aiuta dunque a capire la debolezza della nuova Alitalia, ma è possibile portare un altro numero: quest'anno l'offerta di posti chilometri per rotte intercontinentali del nuovo vettore che nasce dalla fusione di Alitalia ed AirOne sarà inferiore del 26% rispetto ai soli voli di Alitalia nel 2007, già sull'orlo del fallimento. In particolare il pezzo rimanente della vecchia Alitalia, venduto da Augusto Fantozzi a Cai ha offerto nello scorso mese solo 250 voli settimanali, contro i più di 1800 che offriva la compagnia all'inizio del processo di privatizzazione. Da dove nasce questa debolezza e a che conseguenze porta? Una compagnia così piccola nasce dalla debolezza della soluzione italiana; come ricordato i capitali investiti sono stati troppo pochi e il nuovo vettore italiano non ha i mezzi finanziari per competere con i giganti del cielo. Al fine di comprendere meglio si ricorda che il prezzo di un nuovo aeromobile a lungo raggio può arrivare fino a 300 milioni di euro, pari al 35% di tutti i soldi immessi dagli imprenditori italiani.

La conseguenza più importante di questa debolezza è il fatto che né Malpensa né Fiumicino saranno mai un hub, perché per fare un sistema hub and spoke servono molti voli in più rispetto agli 88 che la nuova Alitalia offrirà dagli scali. Le intromissioni della politica per difendere gli interessi locali sono dunque molto preoccupanti; vogliamo veramente che si ritorni a una situazione identica a quella che ha portato al fallimento della vecchia Alitalia? Vogliamo veramente che sia la politica a prendere le decisioni per un'azienda ormai totalmente privata? Non sarebbe meglio lasciare alla liberalizzazione del mercato la capacità di sviluppare il trasporto aereo e le economie territoriali? Bisogna ricordare che la liberalizzazione europea ha permesso tra il 1997 e il 2007 un raddoppio del traffico aereo in Italia e se il Governo non avesse deciso tramite la legge 166 del 2008, la cosiddetta "Salva Alitalia" di chiudere alla concorrenza sul mercato domestico, oggi la situazione sarebbe molto meno grave. L'antitrust a causa della legge "Salva Alitalia", approvata il 27 ottobre del 2008, non è potuta intervenire per obbligare al rilascio immediato degli slot la nuova Alitalia e il Governo ha triplicato le tasse governative aeroportuali.

In questo modo si è aumentata l'imposizione tributaria su un settore che era già entrato in crisi a causa delle eccessive lungaggine della privatizzazione di Alitalia e inoltre si è impedito ad altre compagnie di entrare sulle rotte più remunerative del mercato interno. Cosa si può fare ora? In primo luogo si devono immediatamente rivedere gli accordi bilaterali per le rotte intercontinentali in modo che vengano liberalizzate tali rotte; un primo timido passo è stato fatto a fine novembre scorso con la liberalizzazione con gli Emirati Arabi Uniti. Si deve inoltre modificare la legge 166 del 2008 e ridare all'antitrust il potere di intervenire per obbligare la nuova Alitalia al rilascio degli slot nelle rotte nelle quali ha più del 60% della quota di mercato (sono 18 tra le prime 25 rotte nazionali). L'ennesima intromissione della politica nelle decisioni aziendali di Alitalia è grave e conferma un sospetto che l'Istituto Bruno Leoni aveva da mesi; il fatto di voler una "privatizzazione" tutta italiana ha continuato a tenere alto il rischio di ingerenze politico sindacali nella gestione della nuova Alitalia. La politica smetta d'intromettersi nelle decisioni aziendali e non pianga; agisca per liberalizzare il mercato.

**Il Sussidiario.net 08.01.2009**

## **8) ALITALIA: PENATI, APRIRE CONTENZIOSO CON GOVERNO PER ROTTE**

"Da subito e' necessario stabilire una piattaforma comune per aprire una vertenza vera e propria nei confronti del Governo per la liberalizzazione dei diritti di volo. Su questa posizione invito di nuovo

Moratti e Formigoni, cio' anche alla luce della condivisione espressa da esponenti di altri enti, non ultimo la presa di posizione del presidente della Regione Lazio Piero Marrazzo". Con queste parole il presidente della Provincia di Milano ribadisce la necessita' di aprire una vertenza vera e propria nei confronti del Governo.

"Siamo di fronte a una realta' dei fatti che ci dice che non possiamo cedere, in regime di monopolio un asset strategico per il futuro del Sistema Paese, com'e' quello del trasporto aereo alla nuova Alitalia, perche' e' poca cosa rispetto alle esigenze dell'Italia. C'e' oggi la necessaria opportunita' di fare fronte comune tra le istituzioni per avviare una vera e propria vertenza nei confronti del Governo per aprire il sistema del trasporto aereo italiano alla concorrenza", conclude il presidente della Provincia di Milano.  
**Libero.it 08.01.2009**

## **9) Faz: Lufthansa vincerà la lotta per gli slot a Malpensa**

Sarà comunque la Lufthansa a trarre il maggior profitto dal duello con Air France, anche se la compagnia tedesca non verrà scelta come partner straniero della nuova Alitalia. Lo scrive oggi il quotidiano 'Frankfurter Allgemeine Zeitung', secondo cui lo scontro tra Umberto Bossi e Silvio Berlusconi sfocerà nella concessione di slot a Malpensa per la compagnia tedesca. "Il beneficiario potrebbe essere la Lufthansa" scrive la 'Faz' "che ha già creato una società affiliata con base a Malpensa". Il giornale di Francoforte è convinto che, nel caso in cui Bossi non avesse partita vinta per far entrare Lufthansa nel capitale di Alitalia, il Governo italiano dovrà "liberalizzare in cambio i diritti di atterraggio e partenza per i concorrenti da Malpensa. In questo modo Lufthansa potrebbe offrire collegamenti intercontinentali dall'aeroporto milanese". La 'Faz' sottolinea che Air France vuole che la nuova Alitalia "mantenga gli slot di Malpensa per prosciugare lo scalo. Con ciò i milanesi sarebbero costretti a volare a Parigi per raggiungere altre destinazioni". Intanto Lufthansa ha comunicato di non aver presentato nessuna offerta per una partecipazione in Alitalia, ma che era solo interessata ad una cooperazione nell'ambito di Star Alliance **TTG.it 08.01.2009**

**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. 140**

**Milano, 08 .01.2009**