



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

News trasporto aereo

- 1) Alitalia/ I piloti firmano il piano Cai. La compagnia può decollare
- 2) ALITALIA: ANPAV FIRMA ACCORDO. MA DA AVIA E SDL ANCORA UN NO
- 3) Ma Cai per ora non può volare
- 4) Lufthansa scopre le sue carte "Noi puntiamo al 49 per cento"
- 5) Cosa prevede l'accordo sul contratto
- 6) ALITALIA: ABETE, VENDERE SLOT LIBERI DI MALPENSA E FIUMICINO
- 7) Air France e Lufthansa alla sfida dei cieli. Ma una resterà a terra

Approfondimenti:

1) Alitalia/ I piloti firmano il piano Cai. La compagnia può decollare

Ci sono volute oltre 14 ore di trattativa tra la Cai e i piloti per arrivare a un accordo per la vertenza Alitalia. Ma ora c'è il sì di tutti, anche di Anpac e Up, e la nuova compagnia può finalmente decollare. Mentre i segretari generali di Cgil, Cisl, Uil e Ugl erano riuniti nella stanza del sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, insieme al presidente della Cai, Roberto Colaninno, le associazioni professionali dei piloti (Anpac e Up) invece hanno proseguito il confronto serrato con l'amministratore unico della Cai, Rocco Sabelli. La convocazione dei leader sindacali, Guglielmo Epifani, Raffaele Bonanni, Luigi Angeletti e Renata Polverini, è stata necessaria per valutare le modifiche che sono state messe sul tavolo del negoziato tra la Compagnia Aerea Italiana e le due associazioni professionali dei piloti. E alla fine anche i sindacati confederali insieme con i rappresentanti dei piloti hanno sottoscritto con la società Cai un verbale. Il verbale chiarisce le modifiche apportate nella notte ovvero che il contratto del 14 settembre prevede per comandanti la categoria di dirigente. La Cai avrà pertanto un contratto collettivo di lavoro dei dirigenti comandanti Cai, che sarà redatto entro l'inizio di attività della nuova compagnia. Per gli altri piloti è invece previsto un inquadramento contrattuale all'interno del contratto unico di lavoro della compagnia, anche se, per i piloti non comandanti, dovrà essere trovata una "adeguata coerenza" con il contratto di lavoro dei dirigenti comandanti. E' poi prevista l'introduzione del part time nella misura del 9% per ridurre gli esuberanti dei piloti. **Affari Italiani.it 27.09.08**

2) ALITALIA: ANPAV FIRMA ACCORDO. MA DA AVIA E SDL ANCORA UN NO

L'Anpav, l'associazione degli assistenti di volo, ha firmato l'accordo sull'Alitalia.

Lo ha riferito il presidente dell'associazione, Massimo Muccioli secondo cui gli assistenti di volo dichiarati in esubero sono 1.300.

"Dopo un'attenta analisi abbiamo deciso di sciogliere il nodo. Abbiamo avuto - ha riferito - maggiori elementi di garanzia sulla gestione degli esuberanti e sui livelli retributivi". L'Anpav ha, inoltre, considerato i "passi avanti" compiuti da Cai anche per quanto riguarda "l'eliminazione della

decurtazione dello stipendio per i primi tre giorni di malattia, la chiarezza fatta sulla programmazione dei riposi".

Non ci sono, invece, le condizioni per la firma secondo Avia e SdL. "Da parte del Governo continua ad esserci buon senso - ha detto Antonio Divietri dell'Avia -, mentre da parte della Cai continuano ad esserci rigidità. Speriamo che il tempo e l'ingresso del partner internazionale portino le condizioni per firmare. Al momento, tali condizioni non ci sono".

Stessa linea per Fabrizio Tomaselli dell'Sdl, secondo il quale "le distanze al momento sono molto profonde. Manca, per adesso, da parte dell'azienda, la volontà di fare passi avanti. Questo non ci fa essere ottimisti. Abbiamo consegnato le nostre posizioni, aspettiamo che ci siano delle risposte positive, altrimenti ci riuniremo tra noi e decideremo il da farsi".

Alle ore 13 era il termine fissato da Letta per aderire all'accordo siglato ieri tra Cai e sindacati confederali.

Questa mattina, comunque, il ministro del Welfare Maurizio Sacconi, durante la trasmissione 'Panorama del Giorno' aveva confidato che ci possa essere anche parte di piloti e assistenti di volo, una adesione se non a tutto il documento almeno a una parte di esso. L'adesione sarebbe importante per garantire alla Cai un consenso tale per proseguire il risanamento della compagnia.

3) Ma Cai per ora non può volare

Strappare il sì dei piloti alla vendita di Alitalia è praticamente un evento storico. Ma dopo tanta fatica, Roberto Colaninno e i soci dovranno stare attenti a non inciampare su insidiosi ostacoli tecnici. Sarebbe davvero uno smacco, dopo aver domato le "aquile", farsi mettere nel sacco dalla mancanza di un certificato di operatore aereo. È questo pezzo di carta, una specie di patentino di abilitazione per le società, che oggi manca a Cai, la scatola societaria che deve rilevare Alitalia.

Se ne è accorto il presidente dell'Enac, Vito Riggio, che in queste ore sta sollecitando i vertici della Cai per un incontro urgente sulla questione, da tenere al massimo la prossima settimana. È un regolamento europeo (del 24 aprile '92), lo stesso che disciplina modalità di rilascio e sospensione della licenza per le compagnie aeree, a stabilire la necessità di quel certificato di cui l'operatore che ambisce a conquistare una compagnia aerea deve essere in possesso al momento della compravendita. Altrimenti, dopo tanti sforzi del commissario Augusto Fantozzi per non interrompere l'operatività di Alitalia, la compagnia aerea si troverebbe con i velivoli a terra subito dopo aver cambiato proprietario.

In realtà Riggio ha verificato che non basta, come gli hanno suggerito i piloti, avvalersi delle previsioni del decreto-legge che modifica la Marzano in base al quale, con la cessione del ramo d'azienda, licenza, slot e quant'altro passano direttamente all'acquirente. In questo modo Cai erediterebbe il certificato di cui è titolare Alitalia. Già, ma poi non sarebbe garantita la discontinuità tra vecchia e nuova Alitalia. E ci sarebbe il serio rischio di mettere in allarme la Commissione europea, che in caso di permanenza di "cordoni ombelicali" tra bad company e newco avvierebbe a carico di quest'ultima una procedura di infrazione per aiuti di Stato. Come se ne esce? Basta prendere quella benedetta "patentina". A dirlo sembra facile: in realtà è pratica complessa (istruttoria e verifiche) che gli ingegneri di Enac devono svolgere partendo da un business plan con relative rotte approvato dall'Authority e dopo che la società ha dimostrato di possedere aerei. Un escamotage potrebbe essere quello di far rilevare a Cai - da operatori terzi - anche solo un aereo e una singola rotta e avviare l'abilitazione su questo singolo asset per poi estenderla al resto delle attività dopo l'acquisizione. Ma è comunque un iter che richiede un certo tempo, considerato che Cai è ancora una srl che deve essere trasformata in spa e fare un aumento di capitale da oltre un miliardo. È il tempo per mandare a dama tutto ciò nei quindici giorni che separano dal 15 ottobre, data entro la quale va firmata la compravendita, non sembra bastare.

Forse c'è un'altra via d'uscita: Cai potrebbe comprare dapprima uno dei rami d'azienda oggetto dell'offerta - che sono Alitalia, Volare e Alitalia Express - in possesso di un proprio certificato di operatore di aereo. Come Alitalia Express: controllata al 100 per cento dalla holding, potrebbe essere il veicolo attraverso il quale rilevare poi il resto degli asset. Certo, sarebbe molto più semplice rilevare prima AirOne, ereditare il suo certificato, e poi acquistare Alitalia. Ma a quanto pare i soci Cai non ne vogliono sapere di formalizzare la compravendita della società di Carlo Toto prima di essersi assicurati la proprietà degli asset sani di Alitalia **Il Sole 24 Ore. 27.09.08**

4) Lufthansa scopre le sue carte "Noi puntiamo al 49 per cento"

ALITALIA ci interessa molto. Ma noi puntiamo alla maggioranza...". Wolfgang Mayrhuber va dritto al cuore del problema, quando spiega a Epifani, Bonanni e Angeletti i progetti di Lufthansa sulla nostra compagnia di bandiera.

Alle nove del mattino, davanti a una tazza di caffè sorseggiata nella quiete di Villa Almone, residenza romana dell'ambasciatore tedesco Michael Steiner, il chairman del colosso tedesco conferma ai leader

di Cgil, Cisl e Uil che, se il governo italiano fosse disponibile, potrebbe acquisire fin da subito il controllo di Alitalia. "Ci vuole un accordo in tempi rapidi - spiega il manager - e Lufthansa è pronta a fare la sua parte".

Non tanto e non solo per bruciare la concorrenza di Air France, quanto piuttosto perché la mitica "cordata italiana" raggruppata sotto le insegne di Cai, per quanto corroborata dal sofferto accordo con le rappresentanze dei lavoratori, non avrebbe la "massa critica", in termini di capacità finanziaria e di potenzialità operativa, per reggere l'urto della concorrenza globale.

Dunque, nel breve giro di tre giorni, un altro bluff del governo è finalmente caduto. Non era affatto vero che "non esistono manifestazioni di interesse da parte delle compagnie straniere", come Berlusconi ha ripetuto per giorni e giorni, costringendo il commissario Fantozzi a ripetere lo stesso bugiardo refrain. Con l'unico obiettivo (del tutto strumentale) di mettere le confederazioni con le spalle al muro, e con l'unica pretesa (del tutto inattuale) di difendere la linea del Piave dell'"italianità", inopinatamente e irresponsabilmente fissata dal Cavaliere fin dalla campagna elettorale della scorsa primavera. Sono bastate poche ore di colloqui nell'ufficio del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio (prima con Francesco Mengozzi in rappresentanza dei francesi, poi con lo stesso Mayrhuber in rappresentanza dei tedeschi) a far venire in campo le due proposte alternative di Air France e di Lufthansa. Molto diverse l'una dall'altra, ma entrambe molto concrete.

Negli incontri di Palazzo Chigi e di Villa Almone, i tedeschi hanno riproposto il loro schema di gioco, che contempla due ipotesi. Da un lato, una partecipazione con la quale Lufthansa si affianca a Cai: "Ma per noi - è il senso della posizione tedesca - questa è l'ipotesi meno preferibile". Dall'altro lato, un ingresso nel capitale della nuova compagnia in posizione di maggioranza relativa, o comunque con una quota che può arrivare o si può avvicinare al 49%: "E per noi - è la postilla tedesca - questa è una soluzione di gran lunga migliore".

Mayrhuber spiega ai sindacati perché questa seconda opzione è più "funzionale". "È inutile che voi, oggi, stiate a discutere dell'italianità e della non italianità della vostra compagnia di bandiera. Così come sarebbe inutile che lo facessimo noi tedeschi in casa nostra, o i francesi in casa loro. Rischiamo di fare una guerra nel pollaio di casa, mentre qui in Europa presto arriveranno i grandi vettori dell'Estremo Oriente che ci spazzeranno via".

Per questo l'unica strategia è quella dell'integrazione. E per i tedeschi la "polpa" buona di Alitalia è oggi una formidabile occasione di integrazione, dentro un modello di network aereo multi-hub e multi-brand. "Noi siamo pronti, il piano industriale è pronto". Epifani, Bonanni e Angeletti (e insieme a loro anche la leader dell'Ugl Renata Polverini) condividono e appoggiano la proposta Lufthansa, anche nella sua forma più "radicale", cioè il pieno controllo di Alitalia.

Ma a questo punto, se ci sarà il via libera all'accordo sindacale con Cai allargato anche a tutte le sigle autonome dei piloti e del personale di volo, il problema è solo politico. "Ma il governo di cosa ha paura?", è la domanda congiunta di Mayrhuber e Steiner. "Io sono chairman di Lufthansa - spiega il primo ai leader sindacali per smitizzare il mantra dell'italianità - e non sono nemmeno tedesco, sono austriaco. E tutto sommato nemmeno Lufthansa è poi così tedesca...". Oltre il 51% del suo capitale è collocato sul mercato, e i primi due azionisti sono la francese Axa (col 10,56%) e l'inglese Barclays (con il 5,07%).

Solo il premier può sciogliere il nodo. Ma per farlo deve uscire dalla logica "resistenziale" alla quale ha costretto tutti, a partire da Colaninno e dai suoi sedicenti "capitani coraggiosi!". L'offerta Lufthansa è preferibile per ragioni economiche. Intanto parte con il consenso di tutte le sigle, confederali e autonome. E poi, ruotando su una strategia industriale "a rete integrata" che non contempla l'individuazione di un unico hub italiano, incontra il consenso politico della Lega e del Nord, che non devono subire lo smacco del downgrading di Malpensa.

Ma l'opzione tedesca pone un problema politico: obbliga il Cavaliere a una marcia indietro di fronte agli elettori (ai quali ha giurato che l'Alitalia sarebbe rimasta italiana) e di fronte ai soci di Cai (ai quali ha promesso prebende pubbliche in cambio della fidejussoria sulla compagnia di bandiera).

L'offerta Air France è preferibile per ragioni politiche. Intanto la Francia è presidente di turno della Ue, e al Cavaliere può convenire l'idea di fare un favore a Sarkozy. E poi Jean-Cyril Spinetta si accontenta di una quota del 10-15%, e in una prima fase si accontenta ad affiancare Cai in posizione minoritaria, perché questo gli consente di blindare comunque Alitalia nel patto Sky Team (la cui eventuale rescissione costerebbe circa 200 milioni di euro alla nostra compagnia) per poi fagocitarla con tutta calma nel giro di qualche anno.

Ma l'opzione francese sconta un'incognita economica: quanto può reggere lo schema "Cai più Air France"? La competizione internazionale nel trasporto aereo sarà feroce, e richiederà investimenti massicci. I soci Cai, nonostante la buona volontà dimostrata con l'accettazione del lock up che li obbliga a non cedere le proprie quote di qui a cinque anni, dovranno rimettere mano pesantemente al portafoglio, per fare cospicue ricapitalizzazioni molto prima del 2013. E poiché è chiaro che i vari Aponte, Fratini e Bellavista non avranno né denaro né voglia, a quel punto Air France avrà buon gioco a conquistare, senza inutili spargimenti di carta bollata, la maggioranza.

Alla fine, per l'Italia e per l'Alitalia, l'alternativa è semplice. Per il governo si tratta di scegliere tra una

vendita immediata, o una svendita differita. Per il Cavaliere si tratta di scegliere tra un insano, autarchico provincialismo e un sano, realistico europeismo. **La Repubblica.it 27.09.08**

5) Cosa prevede l'accordo sul contratto

Cai, sindacati confederali e associazioni dei piloti hanno concordato, dopo la trattativa no-stop che si è conclusa dopo 14 ore nella notte a Palazzo Chigi, su un documento in quattro punti, definito «chiarimento a verbale contratto 14 settembre 2008».

Il documento prevede al primo punto che «al personale tecnico con qualifica di Comandante è riconosciuta ad ogni effetto di legge, la categoria di dirigente». Cai, inoltre, si doterà di un «Contratto collettivo di lavoro dirigenti comandanti» che sarà redatto entro l'inizio dell'attività della nuova Alitalia. Quanto al personale che non ha la qualifica di Comandante, il contratto relativo alla normativa d'impiego, alla previdenza complementare e all'assistenza sanitaria, dovrà trovare «adeguata coerenza» con il contratto di lavoro dei dirigenti Comandanti Cai.

Al secondo punto, l'accordo prevede che i 1.550 piloti che Cai assumerà «saranno individuati con il criterio di Full Time Equivalent». Cai assumerà poi il 9% dei piloti con la formula del part time, cioè altri 139 piloti. Il totale sarà dunque di 1.689 assunzioni tra full time e part time.

Il terzo punto dell'intesa prevede nella selezione delle risorse umane l'azienda «tenga in debito conto, tra l'altro, l'anzianità aziendale maturata nelle aziende di provenienza».

Infine, l'accordo stabilisce che «le future eventuali necessità di piloti verranno soddisfatte da Cai attingendo al bacino dei piloti posti in Cassa integrazione-mobilità provenienti da Alitalia, Alitalia Express, Volare e Air One, con criteri da definirsi». **Il Messaggero.it (27 settembre 08)**

6) ALITALIA: ABETE, VENDERE SLOT LIBERI DI MALPENSA E FIUMICINO

Vendere gli slot per far atterrare altre compagnie straniere negli aeroporti italiani. E' il consiglio di Luigi Abete, presidente degli Unione Industriali del Lazio, alla nuova Alitalia. "Tutti gli slot che Alitalia lascerà liberi sia a Malpensa che a Fiumicino - ha detto Abete intervistato a 'Omnibus' su LA7 - dovranno essere messi sul mercato per favorire l'ingresso di compagnie straniere e per permettere agli italiani di volare in tutto il mondo". "Mi sorprende - ha aggiunto - che ci si meravigli di come le trattative siano lunghe e convulse. Lo sono per definizione perché fino all'ultimo le parti cercano di ottenere il meglio. Io - ha detto ancora Abete - ho continuato a volare Alitalia, e non e' mai stata tanto puntuale quanto negli ultimi quindici giorni". **Airnews.it 27.09.08**

7) Air France e Lufthansa alla sfida dei cieli. Ma una resterà a terra

Maggiori convenienze e costi più bassi: si riassume in questi due concetti elementari la convinzione della maggioranza degli esperti, secondo i quali Air France è avvantaggiata per l'ingresso in Cai come partner societario e strategico della Nuova Alitalia. Ma le operazioni non si misurano soltanto col pallottoliere; quando intervengono elementi di opportunità politica, e addirittura sindacale, i conti economici possono anche non tornare. In queste ore si sta assistendo a un pressing sindacale a favore di Lufthansa, mentre nei giorni scorsi lo stesso Silvio Berlusconi si è speso a favore dei tedeschi. Il governo italiano ha persino invitato a Roma il presidente del vettore di Francoforte, Wolfgang Mayrhuber, che ieri si è incontrato con Gianni Letta a Palazzo Chigi. Ma quant'è la sostanza e quanto il peso della tattica in queste schermaglie? Cercare di scatenare una specie di asta è sempre un vantaggio, quando si vende; anche le ripetute indiscrezioni su un interesse da parte di British Airways, mai confermate e francamente improbabili, rientrano in questo gioco al rialzo. Contro Air France, da parte sindacale e politica, gioca però un fattore: la volontà di non replicare un modello che era stato sostenuto dal governo Prodi. La scelta del partner straniero è strategica: perché chi entra oggi in Cai, pur con una quota di minoranza e in posizione silente, si candida a essere il futuro compratore naturale della compagnia, quando i soci italiani decideranno di cederla. Quindi ora (la scelta avverrà presumibilmente entro ottobre) si decidono i destini di lungo termine del trasporto aereo italiano.

Quali sono i fattori che fanno ritenere più probabile un ingresso dei francesi? Innanzitutto gli accordi già esistenti e l'appartenenza di Alitalia all'alleanza Sky Team; intrecci che interrompere costerebbe tempo e denaro; almeno 150-200 milioni, tra penali e costi di riorganizzazione.

Il traffico Italia-Francia vale, in termini di redditività, più di quello Italia-Germania (circa 40 milioni di ebit all'anno, equamente suddivisi tra i due alleati). L'interesse di Air France è quello di alimentare con passeggeri italiani il proprio super-hub di Parigi: l'Alitalia non è mai stata in grado, né lo sarà, di competere sull'offerta di lungo raggio, e quindi è inevitabile che debba appoggiarsi a un grande scalo estero. Air France ha concentrato tutto sul Charles De Gaulle, dal quale sprigiona un'offerta gigantesca (cui si aggiunge quella di Amsterdam); Lufthansa ha invece suddiviso la sua offerta, che si diversifica in un sistema multihub (Francoforte, Monaco, Zurigo, presto anche Vienna). Che cosa significa? Che gli aerei dall'Italia verso la Francia, concentrati su Parigi, saranno più facili da riempire rispetto a quelli verso gli scali di Lufthansa. Poi su Parigi si concentra tutto: turismo, affari e traffico di prosecuzione. Una «calamita» con la quale nessun aeroporto tedesco può competere, e che genera economie vastissime a favore della compagnia francese.

La partita su Alitalia è anche uno scontro competitivo diretto tra i due vettori. Per tutti i motivi anzidetti, Air France non può farsi sfuggire Alitalia, mentre Lufthansa, meno interessata sul piano industriale, entrando i Cai assesterebbe un colpo molto pesante ai concorrenti francesi. Rileggendo le cronache di queste settimane - fino all'incontro di ieri Mayrhuber-Letta, peraltro richiesto dal governo italiano - balza agli occhi come Air France si sia più volte proposta come socio, mentre le dichiarazioni di Lufthansa non sono andate oltre l'interesse generico. Sullo sfondo, anche i campanili italiani tra Fiumicino e Malpensa. Indubbiamente Roma avrebbe più ruolo con Air France, ma non subito: perché il piano Fenice è fermo nel voler ridare al Nord gran parte dell'intercontinentale. Lufthansa invece procederà nei suoi piani su Malpensa indipendentemente dall'ingresso nella Nuova Alitalia.

Il Giornale.it 27.09.08

Per contatti: Roberto Magri cell. 3358333386 fax. 0299982727

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

email: slaicobasaeroportuali@email.it
www.slaicobasmilano.org – www.slaicobas.it

la tv dello slaicobas:

www.mogulus.com/slaicobastv
www.youtube.com/slaicobas

News trasporto Aereo nr. 88

Milano, 27.09.08