



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, l'Anpav firma l'intesa**
- 2) **Alitalia: ecco il nuovo contratto Cai**
- 3) **Testa a testa Air France-Lufthansa: ecco le ricadute su Milano e Roma**
- 4) **Alitalia, un metodo anche per la riforma della giustizia e il federalismo**
- 5) **ALITALIA, SI MUOVE LUFTHANSA**
- 6) **Af-Klm, investire su Alitalia per bloccare Lufthansa**
- 7) **CRISI ALITALIA: Toto; AirOne e' azienda sana, debiti per nuovi aerei**
- 8) **ALITALIA: DI PIETRO, INTESA E' VITTORIA DI RICATTATORI SU RICATTATI**
- 9) **No al ridimensionamento di Linate e Malpensa: enti uniti per difendere gli aeroporti milanesi**
- 10) **Milano/ Alitalia, una mazzata per Milano**
- 11) **Aer Lingus apre il collegamento Malpensa - Belfast**
- 12) **Delta e Northwest dicono sì: nasce prima compagnia aerea mondiale**
- 13) **Un nuovo terminal all'aeroporto di Bratislava**

News Slai Cobas

- 1) **INDIZIONE CONGRESSO**
- 2) **Lettera aperta ai cittadini, ai lavoratori, agli utenti**
- 3) **CADE UN CASSONE DA OLTRE 6 METRI D'ALTEZZA, PAURA ALLA FPT**

Approfondimenti:

1) **Alitalia, l'Anpav firma l'intesa**

Arriva il sì di una delle tre sigle degli assistenti di volo. Ma Avia e Sdl dicono di no. Sacconi: Cai andrà avanti lo stesso

ROMA - Giornata decisiva per il futuro d'Alitalia dopo che [giovedì era arrivato il sì della Cgil all'accordo con la Cai, la Compagnia aerea italiana](#), composta da un gruppo di imprenditori guidati da Roberto Colaninno.

ASSISTENTI DI VOLO: UN SÌ E DUE NO - Il presidente dell'Anpav (una delle tre sigle degli assistenti di volo ndr) Massimo Muccioli ha dichiarato di aver firmato l'accordo quadro Cai e ha specificato che sono 1300 gli esuberanti previsti all'interno del comparto degli assistenti di volo. Muccioli ha spiegato come dalle carte esaminate emerge che su 4.600 assistenti di volo tra Alitalia, AirOne e Volare, saranno riassunti circa 3.200-3.300 lavoratori. Il personale in esubero sarà poi accompagnato per sette anni con la cassa integrazione e la mobilità verso il pensionamento anche se non tutti riusciranno ad arrivare alla pensione con queste procedure. Il presidente dell'Avia, Antonio Divietri e il coordinatore nazionale dell'Sdl, Fabrizio Tomaselli, le altre due organizzazioni sindacali degli assistenti di volo hanno invece detto no all'accordo. «In questo momento - ha detto Divietri - non ci

sono le condizioni per la firma. Da parte nostra non c'è voglia di chiusura ma di costruire e i naviganti di Alitalia si stanno muovendo tutti insieme». «Ci sono argomenti importanti da definire - ha spiegato ancora Divietri - perché il contratto andrà poi fatto e se ci sono errori e omissioni bisogna metterci mano. Da parte del governo c'è buon senso, mentre da parte della Cai ci sono incomprensibili rigidità. Stiamo facendo un intenso e proficuo lavoro e speriamo che il governo faccia da facilitatore». Per quanto riguarda il merito della trattativa, ha aggiunto Tomaselli, «noi abbiamo fornito una serie di integrazioni, sappiamo che un documento firmato non può essere messo in discussione - ha puntualizzato - ma se anche su queste integrazioni ci sarà un muro da parte dell'azienda, non ci saranno le condizioni per firmare. Ora ci aspettiamo risposte positive e confidiamo nel buon senso del governo, altrimenti faremo una rapida consultazione interna e decideremo il da farsi». Tomaselli, infine, si è rammaricato del fatto che, nella trattativa, «sono stati fatti molti errori perché il ministro Sacconi non ha mediato ma è stato parte in causa».

Ora sono in corso i colloqui con Anpac e Unione piloti. Berti (presidente Anpac) ha dichiarato prima di entrare a Palazzo Chigi: «Abbiamo letto su diverse testate di supposte aperture. Non ci sono mai state. Noi continuiamo a trattare».

LANCETTE FERME - «Fermate le lancette» dell'orologio per la trattativa Alitalia, che prosegue con i rappresentanti di piloti e assistenti di volo. È quanto comunica Palazzo Chigi dopo che il termine delle 13 fissato per il confronto è scaduto. Ma siccome ancora si sta trattando con il personale navigante, si fa sapere dalla presidenza del Consiglio, «come d'uso nei vertici internazionali abbiamo fermato le lancette e la trattativa va avanti».

SACCONI - «Confidiamo che ci possa essere (da parte di piloti e assistenti di volo) un'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» aveva detto in precedenza il ministro del Welfare, Maurizio Sacconi, a «Mattino 5» di Canale 5. Interpellato sulle conseguenze di una mancata adesione delle associazioni dei piloti, Sacconi aveva sottolineato che «La Cai potrebbe continuare comunque il suo percorso. Credo che i singoli non si sottrarrebbero alla proposta di assunzione» dal momento che «perderebbero anche gli ammortizzatori sociali». Sui contenuti dell'accordo firmato giovedì il ministro ha aggiunto che «il documento è lo stesso del 18 settembre, già sottoscritto dal Uil, Cisl e Ugl, con in più solo «alcuni chiarimenti».

SINDACATI: COLLOQUIO CON LUFTHANSA - I leader di Cgil, Cisl e Uil, Guglielmo Epifani, Raffaele Bonanni e Luigi Angeletti hanno incontrato all'interno dell'ambasciata di Roma l'ambasciatore tedesco in Italia e alcuni emissari di Lufthansa. Lo riferiscono fonti sindacali. Al centro dell'incontro la possibilità che Lufthansa possa entrare in Alitalia. Lufthansa riferiscono le stesse fonti sindacali, sarebbe disponibile a entrare in Alitalia non solo con una quota di minoranza ma «anche con quote più rilevanti».

«Nel corso dell'incontro - ha spiegato Angeletti intervenendo a "Radio Anch'io" - si è evidenziato l'interesse di Lufthansa a seguire le vicende Cai, anche se naturalmente ancora non c'è niente di concreto. Non dimentichiamo che il percorso per salvare Alitalia è appena iniziato. La proposta di acquisto della Cai dovrà essere realizzata e poi servirà l'ok di Bruxelles». Il leader della Uil ha poi chiarito i motivi che spingono i sindacati confederali a prediligere Lufthansa piuttosto che Air France come partner internazionale di Alitalia: «Non è ovviamente una questione di nazioni o di giudizi sulla qualità delle due compagnie, ma riguarda il fatto che la Francia è concorrente dell'Italia sul piano del turismo, questo è un elemento importante».

EPIFANI - Uno scambio di opinioni». Così il leader della Cg Epifani ha definito l'incontro avuto con i vertici di Lufthansa su futuro di Alitalia. «Abbiamo verificato la serietà e l'impegno di Lufthansa», ha detto a margine della manifestazione sulla legalità organizzata dai sindacati e Confindustria a Caserta. Alle domande dei giornalisti se nel corso dell'incontro si sia parlato anche della quota che la compagnia tedesca potrebbe prendere in Alitalia, Epifani ha risposto: «Su questo deve decidere la Cai, con noi non si parla di queste cose». Il segretario generale ha glissato anche sull'eventuale preferenza

tra Air France o Lufthansa: «Su questo se la vedono con Cai». Quanto alla possibile intesa tra la Cai e i piloti Epifani ha chiosato: «Mi stupirei se i piloti non firmassero».

LETTA HA INCONTRATO IL PRESIDENTE DELLA COMPAGNIA TEDESCA - Intanto emerge che sottosegretario alla presidenza del consiglio Gianni Letta ha incontrato giovedì il presidente di Lufthansa Wolfgang Mayrhuber giunto a Roma su richiesta del governo italiano.

COLANINNO - «Soddisfatto? Certo che sono soddisfatto, abbiamo fatto un grande balzo in avanti: pochi giorni fa c'erano solo macerie e adesso vediamo la luce in fondo al tunnel». Così il presidente di Cai Roberto Colaninno ha commentato gli ultimi sviluppi della vicenda Alitalia in una intervista all'Unità. «È un bel passo avanti. Lo so che la politica continua a litigare, ma dovrebbe essere felice in questo momento: tutti hanno dato una mano per risolvere una crisi drammatica», dice Colaninno, che aggiunge: «L'invito di Veltroni mi ha fatto piacere, così come non mi è mai mancato l'incoraggiamento di Berlusconi, che ha sempre creduto al successo della proposta italiana», ma «se siamo arrivati ad un accordo il merito è di Gianni Letta che non ha mai mollato: ha fatto un lavoro straordinario». E sul futuro di Alitalia ha detto: ora «bisogna lavorare sodo, ci vogliono anni per conquistare il pareggio, ragazzi, non è che stiamo trattando un gioiello».

DI PIETRO - «Vediamo se c'è uno spiraglio per una cordata alternativa a quella attuale, che parta da una public company e coinvolga anche vettori internazionali in grado di fare un'offerta alternativa in queste ore» ha affermato il leader dell'Italia dei Valori Antonio Di Pietro, conversando con i cronisti davanti Palazzo Chigi, a proposito della vicenda Alitalia. **Corriere della sera.it 26 settembre 2008**

2) Alitalia: ecco il nuovo contratto Cai

Cosa cambia dopo il sì di Cgil: le differenze tra la vecchia e la nuova proposta

MILANO - Anche la Cgil ha detto sì alla proposta Cai su Alitalia. Ma cosa prevede l'accordo firmato per i lavoratori Alitalia e quali sono le differenze tra la vecchia e la nuova proposta?

L'ACCORDO QUADRO - Nella nuova Alitalia la Cai assumerà 12.500 dipendenti scegliendoli tra quelli di Alitalia ed AirOne. Sono 3.250 gli esuberanti che avranno ammortizzatori sociali. Il piano 2009-2013 di Cai include anche attività di terra, di manutenzione di linea e leggera, ground handling e servizi amministrativo, informatico. Full cargo e manutenzione pesante saranno esternalizzate e Cai avrà una quota di minoranza. Lock up dei soci Cai per cinque anni e nel caso di quotazione in Borsa, che avverrà non prima di tre anni, c'è l'impegno a mantenere la maggioranza assoluta (maggiore del 51%) del capitale. Elemento qualificante del progetto un partner industriale internazionale con una quota di minoranza non superiore a quella massima riservata agli attuali soci. La capitalizzazione iniziale è di un miliardo di euro e il pareggio operativo è previsto entro due anni.

CONTRATTO AZIENDALE - Vale tre anni ed ha una parte comune e altre distinte per le tre categorie: piloti, assistenti di volo e personale di terra; per la parte non definita varrà la disciplina vigente in Airone. Le sigle che firmano costituiranno una Rappresentanza Sindacale Unitaria (Rsu) per ciascuna delle tre categorie, unica forma di rappresentanza sindacale.

PERSONALE DI TERRA - L'orario di lavoro è di 38,5 ore a settimana, con 26 giorni di ferie, per la retribuzione i minimi tabellari corrispondono agli attuali di Alitalia su 14 mensilità.

PILOTI - Le qualifiche previste sono quelle di comandante e pilota. Il pilota di seconda con 36 mesi di anzianità ha i gradi di pilota di prima. La compagnia può assumere direttamente piloti per qualsiasi aeromobile, provvedere alla transizione ad aeromobile superiore e ad avviare al comando nella misura del 25% del fabbisogno. Le ferie sono di 30 giorni, che si incrementano di 1 giorno per ogni 5 anni di anzianità aziendale fino ad un massimo di 35. E previsto un giorno di riposo ogni 3 di ferie. Il pilota si presenta in servizio con mezzi propri. Diaria di linea: 42 euro giornalieri oltre 12 ore; 3,5 euro per ora sotto le 12 ore. Trenta giorni di riposo per trimestre, con un minimo mensile programmabile di 8. Riduzione del 6%-7% della retribuzione a parità di ore volate.

ASSISTENTI DI VOLO - Le qualifiche sono assistente responsabile e assistente di volo. In alcuni casi (vedi sotto) viene inserito l'assistente di volo responsabile di seconda. Ferie uguali a quelle dei piloti. Gli assistenti di volo si presentano in servizio con mezzi propri. Diaria di 42 euro giornalieri oltre 12 ore; 3,5 euro per ora sotto le 12 ore. Trenta giorni di riposo per trimestre, con un minimo mensile programmabile di 8. Retribuzione: riduzione del 6%-7% rispetto al trattamento oggi vigente a parità di ore volate. Stipendio mensile di anzianità per 14 mensilità. Indennità di volo per 12 mensilità.

COSA CAMBIA TRA LA VECCHIA E LA NUOVA PROPOSTA

BACINO PRECARI - Per i prossimi tre anni Cai può attingere sino a 1.000 lavoratori in totale fra il personale che negli ultimi 36 mesi ha lavorato per società dei Gruppi Alitalia e Airone con contratto di lavoro a tempo determinato.

RETRIBUZIONI: PERSONALE DI VOLO - La riduzione del 6-7% può essere parzialmente o totalmente recuperata a fronte di incrementi delle ore di volo.

RETRIBUZIONI: PERSONALE DI TERRA - Viene considerato periodo notturno ai fini contributivi la fascia oraria dalle 20 alle 8, anziché quella dalle 20 alle 7. Il lavoro notturno è però di almeno sette ore consecutive tra mezzanotte e le cinque del mattino. Le voci retributive del trattamento Alitalia confluiranno in una singola voce «superminimo ristrutturazione» per 12 mensilità. Le voci incluse nella dizione «superminimo ristrutturazione» non saranno quindi assorbibili (evitati mancati aumenti per circa 500 euro)

RIPOSI - Trenta giorni per trimestre per piloti e assistenti di volo con un minimo mensile programmabile di otto. Da maggio a ottobre due riposi programmati saranno considerati inamovibili. Da novembre ad aprile saranno inamovibili tre riposi. In tutto quindi 5 riposi inamovibili contro i 3 inizialmente previsti.

MALATTIA - La conservazione del posto è prevista per 12 mesi. Per causa di servizio, dal primo giorno di assenza e per i primi otto mesi la retribuzione mensile è invariata; per i successivi è ridotta del 50%. Se non è per causa di servizio dal primo giorno di assenza è corrisposto il 100% della retribuzione per i primi 6 mesi; 50% per i successivi. Inizialmente era previsto per gli assistenti di volo che per i primi 3 giorni di assenza per malattia venisse tagliato il 50% della retribuzione giornaliera.

QUALIFICHE - Inserito l'assistente di volo responsabile di seconda solo sul lungo raggio con compiti di coordinamento del servizio economy. Originariamente erano previsti solo l'assistente di volo responsabile e l'assistente di volo. **Corriere della sera.it 26 settembre 2008**

3) Testa a testa Air France-Lufthansa: ecco le ricadute su Milano e Roma

E adesso si gioca una nuova partita: l'attenzione si sposta sul partner estero - Air France, Lufthansa ma anche sul più defilato British Airways - candidati alla partnership con la Nuova Alitalia.

Chi sarà l'alleato della compagnia? La risposta all'interrogativo è quantomai importante perchè la partnership con l'uno o con l'altro potrebbe spostare l'ago della bilancia più a favore dello scalo di Fiumicino piuttosto che di Malpensa. O viceversa. A meno che, come pare, i big europei per non farsi tarpare le ali decidano di non fare preferenze per l'uno o per l'altro aeroporto, da sempre in gara fra di loro. Col risultato che si andrebbe verso uno scenario intermedio ai due, ben precisi, ipotizzati dal piano Fenice elaborato da Intesa Sanpaolo. Il progetto prevede uno scenario, con perno Fiumicino, che ipotizza che da Roma si raggiungano 74 destinazioni, da Malpensa 40 e 21 dall'altro scalo milanese, Linate.

Ma anche un secondo scenario, con Malpensa come aeroporto centrale, che prevede che da quello scalo si possano raggiungere 73 destinazioni, a Linate riserva solo la rotta da e per Roma mentre da Fiumicino ipotizza 44 destinazioni. Entrambi gli scenari includono sei basi operative: Malpensa o Fiumicino - lo scalo non centrale viene ricompreso nelle basi operative - Linate, Napoli, Catania, Torino e Venezia. Ma se lo scenario con Fiumicino centrale prevede anche sei rotte nazionali che non toccano gli scali base, quello che fa perno su Malpensa ne ipotizza solo tre. Tutti dettagli, non indifferenti, che saranno ridiscussi e ritirati a seconda del carrier europeo che prevarrà.

I tre candidati al ruolo - con Air France in pole (vuole il 15% del capitale, pari alla quota massima concessa a Cai) e Lufthansa comunque in prima fila - sono giganti con giro d'affari e caratteristiche

piuttosto diverse. Come descrive il piano Fenice a pagina 56, Air France è la compagnia con il più alto fatturato. Nell'ultimo anno fiscale 2007-2008, infatti, i francesi hanno registrato un giro d'affari di 24,1 miliardi contro i 22,4 miliardi di Lufthansa e i 12,4 miliardi di British Airways.

Molto distante anche il numero di aerei delle loro flotte: Air France conta 155 macchine per il lungo raggio contro le 120 dei tedeschi e le 70 degli inglesi. Quanto al breve e medio raggio, Air France ha in flotta 440 velivoli contro i 220 di Lufthansa e i 175 di British Airways. Premesso che il mercato da e per l'Italia è importante per tutti e tre i mega carrier, risultano più battute le rotte Italia-Germania/Svizzera con 13,5 milioni di passeggeri (dati 2007) rispetto ai 10,9 milioni di viaggiatori da e per Italia-Regno Unito e gli 8,4 milioni di passeggeri da e per Italia-Francia/Olanda. Una partnership forte della Nuova Alitalia con uno dei tre big europei, infine, sposterebbe di molto gli equilibri tra di loro. Se la Nuova Alitalia si alleasse con Lufthansa le due compagnie insieme vanterebbero 124 milioni di passeggeri, contro i 108 milioni raggiunti in caso di partnership con Air France e i 93 milioni nel caso si realizzasse l'asse con British Airways.

Per ora, tuttavia, non c'è nessun accordo chiuso con alcun vettore. Il che ha un impatto economico pari ad un minor ebit di 90 milioni, già messo in conto nel piano Fenice. Se la Nuova Alitalia dovesse trascorrere un'altra stagione (estate 2009) senza partner si determinerebbe un'ulteriore riduzione dell'ebit di 90 milioni. Cifra quest'ultima non inclusa nel piano. Che scommette sulla chiusura della partnership in tempi ragionevolmente brevi. La scelta dell'alleato dovrebbe avvenire comunque dopo la ricapitalizzazione da 1 miliardo di Cai, quindi si spera per ottobre. Tra i soci c'è chi tifa per Lufthansa (Colaninno e Ligresti) perché i tedeschi "rivitalizzerebbero" Malpensa. E chi (Intesa e Benetton) invece spinge per Air France. Anche se i francesi potrebbero essere tentati di stornare su Parigi i flussi turistici intercontinentali. E' meno probabile che lo facciano i tedeschi.



Il Messaggero.it MILANO (26 settembre.08)

4) Alitalia, un metodo anche per la riforma della giustizia e il federalismo

L'accordo sull'Alitalia tra governo, sindacati e azionisti e la necessità avvertita da Silvio Berlusconi di tre giorni di completo riposo, sono elementi che potrebbero influire sul corso della legislatura. I toni muscolari evocati subito dopo la vittoria elettorale e che avrebbero dovuto trovare un loro primo luogo di esercizio nella trattativa su Alitalia, hanno dovuto cedere il passo a chi ha nel governo una cultura più attenta alla mediazione. Anche se le urne hanno consegnato a Pdl e Lega una maggioranza schiacciante in termini di percentuali e voti, resta la realtà di un Paese sostanzialmente diviso in due, con poca voglia di remare nella stessa direzione e con crescenti particolarismi.

Se il governo Prodi questa difficoltà la constatava ogni giorno nelle aule parlamentari, l'attuale esecutivo prova ad esorcizzarla con le percentuali di gradimento e con una prassi di governo che tra decreti e leggi delega tende a sveltire al massimo il processo decisionale. La vicenda Alitalia, con il sostanziale apporto di maggioranza e opposizione, dimostra che una soluzione ai problemi si può trovare con il contributo di tutti. Anche se i toni da rissa hanno accompagnato anche la fase finale dell'intesa, è stato evidente quanto fossero destinati più a tener buone le opposte tifoserie che a mutare il corso degli eventi. Tutto ciò ha caricato la maggioranza dell'onere di dover trovare una soluzione più condivisa, perché era chiaro che non si poteva attuare il "piano Fenice" con chi ci stava, ed ingaggiare una lotta a colpi di carte bollate con i piloti. Anche l'opposizione, Pd in testa, ha dovuto però fare i conti al suo interno con le spinte più radicali e con coloro che volevano restituire a Berlusconi lo stesso trattamento ricevuto in occasione del tentativo del governo Prodi di vendere la Compagnia ad Air France.

Difficile prevedere quanto questo metodo possa essere esportato su altre questioni o se si tornerà alla contrapposizione più dura. Un importante banco di prova potrebbe essere non solo la riforma della giustizia che il premier intende varare a tambur battente, ma anche la riforma federalista. Su tutti e due gli argomenti il confronto procede a fasi alterne. Il ministro della Giustizia Angelino Alfano promette

una riforma condivisa con i magistrati. D'altra parte se una compagnia aerea senza piloti è quantomeno un azzardo, una riforma della giustizia che lascia sulle barricate i magistrati è altrettanto pericolosa se non altro per la sua attuabilità.

Lo stesso potrebbe valere per la riforma federalista tanto cara alla Lega e che difficilmente potrà sopravvivere alla tagliola del referendum se dovesse scaturire da una contrapposizione Nord-Sud, regioni ricche e regioni povere. Tutto ciò rappresenta un problema non solo per la maggioranza ma anche, e forse soprattutto, per le opposizioni. Pd e Udc potrebbero essere quindi costretti a ritagliarsi un profilo diverso e molto più concreto. Ma se per i centristi di Casini si tratterebbe soltanto di rispolverare la chiave di un cultura che li ha sempre esaltati, più difficile appare il compito del Pd. Per il partito di Veltroni sarebbe questa l'occasione per prendere le distanze dall'Idv di Di Pietro e da tutte quelle componenti più radicali che fanno riferimento al partito che è attualmente più a sinistra nella geografia parlamentare. **Il Messaggero.it (26 settembre 08)**

5) ALITALIA, SI MUOVE LUFTHANSA

Lufthansa si muove con decisione verso la nuova Alitalia. Il presidente della compagnia tedesca, Wolfgang Mayrhuber, ha incontrato ieri sera il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, e questa mattina i leader di Cgil, Cisl, Uil e Ugl, manifestando il suo interesse per la compagnia. "Il mercato italiano e' per noi molto interessante e anche importante. Stiamo continuando a osservare la situazione molto da vicino", ha dichiarato Claudia Lange, portavoce corporate della compagnia tedesca Lufthansa. Questa mattina si recheranno a Palazzo Chigi le sigle autonome che ancora non hanno sottoscritto l'accordo con Cai. Per loro la scadenza del termine per aderire all'intesa già sottoscritta dai confederali e dall'Anpav. **(AGI) - Roma, 26 settembre**

6) Af-Klm, investire su Alitalia per bloccare Lufthansa

Il gruppo disposto a partecipare con 100-200 milioni di euro

Secondo il quotidiano economico francese Les Echos l'interesse di Air France-Klm per Alitalia sarebbe motivato anche dalla volontà di impedire a Lufthansa di mettere le mani sul redditizio mercato italiano. "Respinta dai sindacati di Alitalia appena cinque mesi fa – si legge sul giornale - vilipesa dall'attuale primo ministro Silvio Berlusconi, Air France-Klm non ha, nonostante tutto, rinunciato a volare in soccorso del suo alleato italiano. E anche se alla fine si tratta solo di una partecipazione minoritaria, l'investimento non sarà peraltro insignificante, tenendo conto che una partecipazione fra il 10 e il 20% nella nuova compagnia rappresenterebbe fra i 100 e i 200 milioni di euro".

Guidaviaggi.it 26.09.08

7) CRISI ALITALIA: Toto; AirOne e' azienda sana, debiti per nuovi aerei

AirOne e' una "azienda sana" e "l'indebitamento del gruppo e' in equilibrio con la crescita della compagnia". E' quanto si legge in una lettera inviata dal numero uno di AirOne, Carlo Toto, a Il Sole24 Ore. L'aumento dell'indebitamento registrato negli ultimi anni, spiega Toto, e' legato alla "scelta strategica" effettuata dalla società di "avviare un massiccio processo di rinnovo ed ampliamento della flotta con aeromobili di proprietà, piuttosto che in leasing". In questo modo, prosegue, AirOne disporrà di una flotta omogenea, efficiente e di proprietà e si troverà ad avere un asset di consistente valore in portafoglio. "Al 31 dicembre 2007, Ap Holding, che riunisce tutte le attività del trasporto aereo del gruppo, registrava 194 mln di indebitamento corrente nei confronti del sistema bancario, cifra in linea con gli standard creditizi correnti e in equilibrio rispetto al patrimonio aziendale. A questi si aggiungono circa 464 mln di indebitamento a lungo termine per il finanziamento della flotta. Questi ultimi sono ampiamente controbilanciati dal valore degli aerei in flotta e degli anticipi per quelli in consegna, che figurano registrati tra gli attivi a valore di mercato pari a circa 675 mln", si legge ancora nella lettera. **Dow Jones Newswires September 26, 2008**

8) ALITALIA: DI PIETRO, INTESA E' VITTORIA DI RICATTATORI SU RICATTATI

E' la vittoria dei ricattatori sui ricattati. E' la vittoria del padronato sui lavoratori. E' un'estorsione legalizzata commessa innanzitutto dal presidente del Consiglio che si e' fatto una cordata a suo uso e consumo e ha messo la corda al collo di migliaia di lavoratori che si trovano in giro negli aeroporti e negli aree". Antonio Di Pietro non usa mezzi termini per criticare la gestione delle vertenze Alitalia da parte del governo. Al leader dell'Idv non e' piaciuta l'intesa raggiunta oggi tra i rappresentanti dell'esecutivo e i sindacati. Conversando con i giornalisti alla Camera, Di Pietro dice: "Agli operai e alle maestranze non resta che subire questo ulteriore ricatto nella speranza che possa entrare una compagnia aerea che di mestiere faccia il trasporto aereo e non l'immobiliarista di turno". **25 set 08 (Adnkronos) -**

9) No al ridimensionamento di Linate e Malpensa: enti uniti per difendere gli aeroporti milanesi

[Regione](#), [Comune](#), [Provincia](#) e Camera di Commercio si uniscono unanimi in un corale **"no" al ridimensionamento** dei due principali aeroporti lombardi, [Linate](#) e [Malpensa](#).

Dopo la notizia che [Alitalia non fallirà](#) il vicesindaco Riccardo De Corato ha confermato la linea della Moratti *"Siamo determinatissimi. Faremo di tutto perchè Linate resti il nostro city airport. E non si riduca a ospitare la navetta Milano-Roma"*Ci sono però ancora molti nodi da sciogliere come spiega il *Corriere*.

1. Slot e viaggiatori 2. La gestione degli slot 3. L'hub e le rotte 4. Point to Point

(l'aeroporto che può contare solo sui passeggeri del proprio bacino territoriale di riferimento e in cui non esiste un'alimentazione dei voli intercontinentali organizzati da una sola compagnia)Carlo Sangalli, presidente della Camera di Commercio, è molto preoccupato per le ripercussioni di un eventuale ridimensionamento degli aeroporti sulle attività commerciali *"Sarebbe imperdonabile che nel 2015, anno dell'Expo, Milano non possa contare su un hub. Nello stesso tempo Linate oggi può mantenere il suo ruolo di city airport. Un eventuale ripensamento della distribuzione dei voli internazionali da Linate ha senso solo in prospettiva, in funzione di un futuro potenziamento di Malpensa come hub"*Dopo l'interesse di Lufthansa o Air France nella questione della compagnia di bandiera Formigoni e Penati ribadiscono che bisogna tenere presente le esigenze dei due aeroporti. Il nodo del partner internazionale è davvero molto cruciale. Chiunque venga scelto l'importante è che mantenga Malpensa e Linate così come sono senza ridimensionarli. Però ad oggi con l'arrivo della Cai (Compagnia Aerea Italiana) il ridimensionamento sembrerebbe davvero inevitabile. Il ministro Castelli sembra però rassicurare tutti: *"Per quanto riguarda la Lega Nord, eventuali partner esteri non possono porre condizioni che vadano a danneggiare l'aeroporto di Malpensa. Tutto ciò non sulla base di vuote questioni campanilistiche, ma sull'incontrovertibile principio che i voli devono essere dislocati dove ci sono i passeggeri"*Per cui c'è anche Fiumicino che scalpita. Insomma, dopo il problema del decreto per l'[Expo](#), il Governo è di nuovo tra due fuochi. **Blogsfere. 26.09.08**

10) Milano/ Alitalia, una mazzata per Milano

"E' un successo per l'Italia, ma soprattutto per Milano. La svolta positiva nella trattativa per il futuro dell'Alitalia apre prospettive favorevoli per lo sviluppo degli aeroporti milanesi con ricadute importanti sull'indotto economico. Soprattutto in vista dell'Expo che, in base alle stime, attirerà in città circa 29 milioni di visitatori". Lo dichiara il vice Sindaco Riccardo De Corato, a seguito dell'esito positivo sulla vicenda Alitalia. A volte i comunicati stampa dei politici sono strepitosi. De Corato saluta l'accordo Alitalia come un successo. Per Milano, soprattutto. Peccato che non si sappia ancora chi sarà il partner - Moratti preferiva Lufthansa, e quasi certamente saranno gli odiati francesi di AirFrance - cosa succederà a Malpensa (buone notizie non se ne vedono) e se Linate sarà ridimensionato (e sarebbe l'ultima follia). Per non parlare della certezza di varesini e milanesi di avere meno posti di lavoro, sia per la compagnia che per gli aeroporti della nostra regione. De Corato non ha dubbi: è comunque un successo. Di Milano. E della giunta Moratti. Sarebbe bello pubblicare, una dopo l'altra, tutte le

dichiarazioni dei politici milanesi su Alitalia e su Malpensa. Sarebbe sicuramente, almeno dal punto di vista editoriale, un successo. Un successo per Milano, s'intende. **Affari Italiani.it 26.09.2008 09:18**

11) Aer Lingus apre il collegamento Malpensa - Belfast

Si amplia il network da Belfast della compagnia Aer Lingus. Il vettore irlandese, che dall'anno scorso aveva lanciato la capitale nord irlandese come nuovo 'hub', ha annunciato il lancio del nuovo volo Milano Malpensa - Belfast, operativo dal prossimo 26 ottobre, che andrà ad aggiungersi al Roma - Belfast. La frequenza sarà di 3 giorni la settimana (martedì, giovedì e sabato) e avrà un prezzo minimo di 34 euro solo andata tasse incluse. "La nuova rotta è una risposta al crescente traffico italiano verso l'Irlanda del Nord, ma anche all'ottimo flusso irlandese verso l'Italia, sia per ragioni leisure sia di business" ha dichiarato Mary Browne, direttrice di Aer Lingus Italia **TTG.it 26/09/2008**

12) Delta e Northwest dicono sì: nasce prima compagnia aerea mondiale

Gli azionisti di Delta e Northwest hanno detto sì alla fusione tra le due società, un sì che significa la nascita della compagnia aerea numero uno al mondo per volumi di traffico, e numero uno in America in termini di fatturato annuale (alla fine dello scorso anno il valore del giro d'affari combinato fu di 31,7 miliardi di dollari). Il valore dell'operazione annunciata lo scorso 14 aprile, calcolato secondo il valore del titolo Delta oggi è di 2,8 miliardi di dollari, circa 800 milioni di dollari in meno rispetto a quanto stimato in primavera. Affinché il matrimonio sia operativo devono essere compiuti altri passi in avanti: tra questi, sarà fondamentale superare l'opposizione del sindacato International Association of Machinists and Aerospace Workers, che rappresenta 12.500 dipendenti di terra di Northwest. Saranno poi le autorità antitrust americane a esprimersi sull'accordo: a tal proposito, la decisione del dipartimento di Giustizia è attesa entro i prossimi due mesi. Altro ostacolo infine sarà il processo che prenderà il via il prossimo 5 novembre a San Francisco, a seguito di una causa federale contro l'accordo. In ogni caso, Delta spera nel completamento della transazione entro la fine dell'anno. Secondo i termini finanziari dell'accordo, gli azionisti di Northwest riceveranno 1,25 azioni Delta per ogni titolo che detengono, per un valore appunto di 2,8 miliardi di dollari. La compagnia aerea che nascerà dalla combinazione degli asset sarà il risultato di un'acquisizione di Northwest da parte di Delta e manterrà il nome di quest'ultima, oltre che il proprio quartiere generale ad Atlanta. L'amministratore delegato rimarrà Richard Anderson mentre Daniel Carp, al momento presidente di Delta, diventerà presidente del nuovo consiglio di amministrazione. Vicepresidente sarà Roy Bostock, attuale presidente di Northwest. Riguardo al nuovo cda, questo sarà composto da 13 membri, di cui 7 del cda attuale di Delta e 5 che arriveranno invece dal cda di Northwest, tra cui il suo numero uno, l'amministratore delegato Doug Steenland. Il membro rimanente del board sarà un rappresentante dell'Air Line Pilots Association, associazione dei piloti aerei. Se l'accordo sarà completato, il 13,4% circa della partecipazione di Delta nella nuova compagnia aerea sarà distribuito tra i dipendenti della stessa società. Ma rimangono i dubbi su quest'accordo, se si considera soprattutto l'opposizione del sindacato International Association of Machinists and Aerospace Workers. Robert Roach, direttore generale dell'associazione, è tornato alla carica dopo aver appreso il sì degli azionisti di Northwest, parlando di un accordo che, con il suo completamento, finirà con il danneggiare i dipendenti, gli azionisti e i clienti sia di Delta che di Northwest. Questo, a causa della "vasta differenza di cultura aziendale e dell'unione errata delle flotte aeree". Lo stesso Roach ha invocato una maggiore regolamentazione da parte del governo nel comparto delle compagnie aeree. Delta, terza compagnia aerea negli Stati Uniti, e Northwest, quinta nella classifica, sono determinate comunque ad andare avanti. Lo scorso 30 giugno, le due aziende hanno registrato una forza lavoro complessiva di 85.071 unità. Agli inizi dell'anno, entrambe avevano però annunciato tagli ai dipendenti: 4000 per Delta, e 2.500 per Northwest. Da segnalare che entrambe le società, fino allo scorso anno, si trovavano ancora in amministrazione controllata, causa i problemi che colpirono l'intero settore aereo a fine 2001, sulla scia degli attentati dell'11 settembre. E ora, invece, si preparano a dar vita alla compagnia aerea numero uno al mondo per

volumi di traffico. Unendo le loro forze per sconfiggere la crisi economica in atto e il balzo dei prezzi del carburante. [Fonte: Apcom New York, 26 set. \(Apcom\) -](#)

13) Un nuovo terminal all'aeroporto di Bratislava

Lo scalo punta a 5 milioni di passeggeri l'anno dal 2010 Sarà indetta nelle prossime settimane una gara per la costruzione di un nuovo terminal presso l'aeroporto di Bratislava. Il valore delle opere è stimato tra 82 e 115 milioni di euro.

L'inizio dei lavori è previsto per fine anno. Con il nuovo terminal, l'aeroporto si prefigge l'obiettivo di espandere, a partire dal 2010, la capacità di ricezione da 3,5 a 5 milioni di passeggeri.

Guidaviaggi.it 26/09/2008

News Slai Cobas

1) INDIZIONE CONGRESSO

Slai cobas lavoratori, precari, disoccupati, studenti, inquilini case popolari - PROV. VA

Sede provinciale via cassano n.22 Busto Arsizio (VA) zona quartiere sant Anna E-MAIL SLAICOBASPROVINCIAVA@LIBERO.IT-TEL.339/6242893

(INVITIAMO IL COBAS SEA MALPENSA A NON FIRMARSI SLAI COBAS COORDINAMENTO PROVINCIALE VARESE O DOVREMO FARLO PUBBLICAMENTE.)

AL COORDINAMENTO E AI COORDINATORI DEL PROVINCIALE DI MILANO
AL COORDINAMENTO NAZIONALE
AL COORDINATORE NAZIONALE

OGGETTO: INDIZIONE CONGRESSO

Chiediamo formalmente AL COBAS DI SEA MALPENSA, AL COBAS AVIAPARTNER e a tutti i suoi iscritti di partecipare al congresso.

Lo Slai Cobas Lavoratori, Precari, Disoccupati, Studenti, Inquilini Case Popolari della Provincia di Varese non avendo avuto nessuna comunicazione e risposta per organizzare e indire il Congresso Provinciale (come da lettera spedita per FAX il 25/2/2008 e tramite raccomandata del 1/3/2008 HA DECISO di indire il CONGRESSO PROVINCIALE in data **DOMENICA 5 OTTOBRE 2008 dalle ore 10 alle ore 18**

LE TEMATICHE DA AFFRONTARE

QUESTIONE MALPENSA: SVILUPPO HUB, CONTRATTI O CONTRATTO, QUESTIONE 626, TERRITORIO SVILUPPO HUB
TEMI DI INDIRIZZO DELLE POLITICHE CONTRATTUALI DEL NOSTRO TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI VARESE

RAPPORTI CON IL COSI' DETTO "QUARTO SINDACATO" E IL RAPPORTO CON "ALCUNI PERSONAGGI" CHE SONO USCITI DALLO SLAI (QUESTI SIGNORI HANNO CONTRIBUITO ALLA CHIUSURA DELLA DITTA MIZAR: LAVORATORI DELLA COOPERATIVA DA DIPENDENTI FATTI PASSARE A SOCI LAVORATORI, DUE LAVORATORI DIPENDENTI DELLA DITTA OFFICINA MECCANICA FRATELLI BERTELOTTI .

Riforma della struttura della contrattazione e revisione della struttura della contrattazione definita dall'accordo del 23 luglio 1993.

Democrazia sindacale nei posti di lavoro

UN RAPPRESENTANTE DEL COBAS PROV.VA.
ASCIONE VINCENZO

24 settembre 2008

2) Lettera aperta ai cittadini, ai lavoratori, agli utenti

Come lavoratori del pubblico impiego siamo indignati per l'infamante campagna di stampa cui siamo stati sottoposti dal Ministro Brunetta e dagli organi di stampa.

Una campagna mediatica costruita ad arte per distrarre l'opinione pubblica dal vero scopo del governo: ridurre i diritti dei lavoratori (pubblici e privati), ridimensionare il ruolo dello stato sociale attraverso pesanti tagli ai servizi pubblici, ridurre il più possibile le attività di controllo da parte della pubblica amministrazione, lasciando il campo libero all'evasione fiscale e contributiva e alla violazione delle norme che riguardano la sicurezza sul lavoro.

Ciò che i cittadini, i lavoratori e gli utenti del servizio pubblico devono sapere è che il decreto 112/08 (convertito nella legge 133/08) e i provvedimenti sulla scuola:

- non colpiscono solo i diritti dei lavoratori pubblici
- ma colpiscono lo stato sociale attraverso tagli indiscriminati ai servizi e alle attività di ispezione e controllo, che mettono in pericolo la tenuta del servizio pubblico e il rispetto delle leggi dello Stato.

La drastica riduzione degli organici (nel 2009 sarà sostituito solo il 10% del personale che andrà in pensione), il taglio del salario accessorio dei lavoratori pubblici (proprio quello che era legato al raggiungimento di obiettivi di efficienza e qualità del servizio), l'abolizione di una serie di attività di controllo (ad es. quelle sulle certificazioni ambientali), il ritorno al maestro unico nelle scuole elementari (che taglia migliaia di posti di lavoro, abbassa la qualità della scuola pubblica e mette a rischio il tempo pieno), la trasformazione delle università in fondazioni, sono tutti provvedimenti che vanno nella direzione di un peggioramento del servizio pubblico.

Ma chi pagherà i costi di questa operazione se non i cittadini che saranno costretti a rivolgersi ai privati per ottenere dei servizi che dovrebbero essere garantiti dallo Stato?

Ma il carattere antipopolare dell'attività di governo emerge anche dal progetto di legge che vuole porre mano, per l'ennesima volta, al sistema pensionistico prevedendo il passaggio per tutti al sistema contributivo e un nuovo allungamento dell'età lavorativa.

Al di là del facile populismo e delle battute di spirito di qualche ministro la realtà è quella di un governo che non vuole affrontare l'emergenza salariale di lavoratori e pensionati, taglia i servizi e le pensioni, privatizza i profitti e collettivizza le perdite (come ci insegna la triste vicenda Alitalia di questi giorni).

QUINDI SCUSATECI, MA SIAMO COSTRETTI A CREARE QUALCHE DISAGIO OGGI PER NON CHIUDERE PER SEMPRE DOMANI.

I lavoratori e la RSU della sede INPS di MILANO-NORD

settembre 2008

3) CADE UN CASSONE DA OLTRE 6 METRI D'ALTEZZA, PAURA ALLA FPT

L'incidente è avvenuto lunedì mattina intorno alle 10. Un operaio a bordo di un carrello elevatore ha sollevato il cassone contenente pezzi per l'assemblaggio dei motori e lo ha sistemato nello scaffale più alto del magazzino, lì dove gli era stato indicato. Poco dopo l'allontanamento del carrellista però, il cassone che pesa oltre 100 chili, è caduto schiantandosi a terra e rovesciando il suo contenuto. L'incidente si è verificato nel magazzino Cdc della Fiat Powertrain di Termoli sotto gli occhi impauriti degli operai. Questa mattina i rappresentanti della sicurezza dello Slai Cobas hanno inviato un esposto alla Asrem e all'Ispettorato del Lavoro perché faccia luce su quanto accaduto. Secondo una prima ricostruzione dei fatti sembra che la scaffalatura sia stata montata in tutta fretta questa estate e non sia stato mappato il passaggio di un tubo per il sistema antincendio che passa proprio dietro la scaffalatura. Il diametro del tubo ha naturalmente ridotto lo spazio a disposizione negli scaffali e di conseguenza lunedì mattina il cassone inserito è rimasto troppo sporgente al punto che è caduto. Secondo i rappresentanti per la sicurezza dei lavoratori si è trattato di un incidente molto grave che solo per un caso fortuito non ha avuto serie conseguenze. «I profitti e guadagni dei datori di lavoro e del capitalismo selvaggio non ci interessano - ha dichiarato l'Rls dello Slai Cobas Andrea Di Paolo in una nota stampa - è inaccettabile che l'operaio rimane con un pugno di mosche in mano anche con la beffa di rischiare la salute e la vita sul posto di lavoro. Chiediamo sicurezza e rispetto». All'appello si associa anche il coordinamento provinciale di Campobasso dello Slai Cobas.

R.S.U. e coordinamento Provinciale Campobasso

Fiat di Termoli
SLAI-Cobas
via Luigi Sturzo, 17
Termoli (CB)

Termoli, 24 settembre 2008

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, 26.09.08