



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

Sommario:

- 1) **Alitalia: dalla tragedia alla farsa**
- 2) **E' nata AliFrance**
- 3) **Nuova Alitalia, i dipendenti temono tagli**
- 4) **Grazie Silvio, i francesi ringraziano del buon affare Alitalia**
- 5) **LUFTHANSA: CONFERMA NUOVE ROTTE, NESSUNA ESPANSIONE IN VISTA**

News Slai Cobas

- 1) **FIAT, POMIGLIANO: SLAI COBAS, FALLITO PIANO MARCHIONNE**
- 2) **Coordinamento provinciale di Milano**

Approfondimenti:

1) **Alitalia: dalla tragedia alla farsa**

Fino a 10 anni fa c'erano tutte le condizioni per fare di Alitalia una grande multinazionale del trasporto aereo.

Alitalia, grazie all'illuminata direzione del dottor Domenico Cempella, era diventata la prima compagnia aerea europea. L'accordo di fusione, stipulato nel 1998, tra Alitalia e KLM fu la lungimirante mossa strategica che rese possibile un risultato che oggi appare fantascientifico. Gli olandesi di KLM furono convinti da Cempella a fondersi con Alitalia, perché si aspettavano l'imminente trasformazione dell'aeroporto di Malpensa in un grande scalo intercontinentale da utilizzare, al pari degli aeroporti di Fiumicino ed Amsterdam, come grande base operativa della neonata Alitalia-KLM. Quando, nell'aprile del 2000, gli olandesi di KLM capirono che le loro aspettative sull'aeroporto di Malpensa erano destinate ad essere deluse, disdettarono la fusione con la compagnia di bandiera italiana e pagarono 250 milioni di euro di penale.

Quella disdetta fu l'inizio della fine di Alitalia! I veri colpevoli dell'ingloriosa fine di Alitalia dobbiamo, pertanto, trovarli tra coloro che, impedendo lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa, indussero gli olandesi di KLM a rimangiarsi l'accordo sottoscritto con Cempella.

Il primo colpevole dell'assassinio di Alitalia è stata la politica milanese e lombarda (in primis, l'allora sindaco di Milano Gabriele Albertini), che si oppose con le unghie e con i denti all'indispensabile ridimensionamento dell'aeroporto cittadino di Linate. Senza il ridimensionamento dell'aeroporto di Linate, infatti, non è stato (e non sarà) possibile far raggiungere all'aeroporto di Malpensa i volumi di traffico necessari a poterlo trasformare nella base operativa di una grande compagnia aerea internazionale.

Il secondo colpevole è stato il governo presieduto D'Alema che, alla fine del 1999, sotto la pressione della lobby lombarda, bloccò il programmato trasferimento dei voli da Linate a Malpensa.

Eccoli i veri colpevoli della morte di Alitalia: l'ingordigia della politica milanese e lombarda e la

debolezza del governo centrale dinanzi alle campanilistiche e particolaristiche (ipocritamente spacciate per federalistiche) rivendicazioni dei cacicchi milanesi.

Dall'aprile del 2000, la sorte di Alitalia è segnata.

L'agonia si prolunga per otto lunghi anni sino al fallimento decretato da Augusto Fantozzi nel settembre del 2008. Dall'aprile del 2000, Alitalia non riuscirà a liberarsi dalla maledizione di essere troppo piccola per competere con i grandi vettori intercontinentali e di essere troppo grande per competere con le più piccole compagnie a basso costo.

A questa tragedia nazionale si è aggiunta la farsa berlusconiana di questi ultimi mesi. Con l'acquisto del 25% della Cai-Alitalia da parte di Air France – KLM, la compagnia franco-olandese diventa l'azionista di riferimento della mini-compagnia nata dalle ceneri della fallita Alitalia e non deve nemmeno accollarsi gli oltre 3 miliardi di debiti che era disposta a prendersi in carico lo scorso marzo, quando presentò allo già sfiduciato governo Prodi un'offerta vincolante di acquisto.

Con poco più di 300 milioni di euro Air France – KLM può esercitare un'influenza rilevante sulla gestione della sdebitata - a spese dei contribuenti italiani - e rimpicciolita Cai-Alitalia. Inoltre, l'assorbimento in Cai-Alitalia del maggiore vettore aereo italiano concorrente - Air One - della defunta Alitalia ha oggettivamente limitato l'offerta dei servizi di trasporto aereo in Italia e ridotto notevolmente la concorrenza nel settore.

Infine, il fallimento di Alitalia ha reso disoccupati più di 7.000 lavoratori, circa il triplo di quelli che sarebbero risultati in esubero se fosse stata accettata l'offerta di acquisto presentata a marzo da Air France – KLM.

Alla fine della fiera, agli italiani restano solo i debiti, i disoccupati e la soppressione di un bel po' di collegamenti aerei. E' persino inutile puntualizzare che è di Silvio Berlusconi l'esclusiva responsabilità di questo capolavoro di autolesionismo e di stupidità.

Ancora una volta, trova conferma la tesi di chi lo considera un abile venditore d'idiozie, un ottimo gestore dei suoi non sempre leciti interessi privati e, soprattutto, un pessimo governante.

Malgrado tutti questi disastri, non è assurdo prevedere che la fuoriuscita dello Stato dalla gestione del trasporto aereo (che non è un settore tecnologicamente strategico) possa, nel medio termine, tornare utile ai passeggeri.

Liberati dalle incombenze di gestione, infatti, i pubblici poteri avranno la possibilità di concentrarsi sulla tutela degli utenti del trasporto aereo, adottando sempre più spinte politiche di liberalizzazione dei diritti di volo. E' importante sottolineare che questa speranza potrà trovare attuazione NEL MEDIO TERMINE, perché il breve termine ci riserva solo ciarlatani e cialtroni.

Agoravox.it 13.01.2009

2) E' nata AliFrance

Ieri è stata ufficializzata l'entrata di Air France-Klm in Alitalia. I transalpini avranno un ruolo rilevante. A Fiumicino il clima è teso per il primo giorno della nuova Compagnia. Dopo mesi di richiami all'italianità, al salvataggio dell'identità nazionale ed al pericolo dell'invasione francese è nata AliFrance. Il grande bluff si è compiuto e nel peggiore dei modi, perché i termini del 'contratto' tra la 'cordata ex patriottica' ed il gigante franco-olandese manifestano la evidente preminenza strutturale dei nuovi entrati sugli attuali soci italiani.

Air France-Klm spenderà 323 milioni di euro, raggiungendo il 25 per cento nella nuova Alitalia, ma tra le righe del discorso di presentazione fatto dall'ad. Rocco Sabelli si è appreso che "ci sarà un importante trasferimento di know how francese in Alitalia". A prescindere dagli organi statutari, da una serie di comitati di confronto ed altro, il manager che nel primo anno verificherà l'andamento dell'operazione sarà francese, poi di tre anni in tre sarà nominato a rotazione, a ricominciare dai francesi: quattro anni quindi di valutazione d'oltralpe. E siccome le quote dei soci italiani saranno cedibili, appunto dopo quattro anni, c'è da pensare che in quel momento il blu prenderà il posto del verde nel tricolore tanto amato dagli "eroi" di Berlusconi".

Sabelli è un singolare personaggio. Ingegnere calvo col cranio lucido, per imperscrutabili motivi ogni tre parole ne usa una inglese. Persino per dire estate usa summer. Nessuno gli ha spiegato che nel suo ruolo di rappresentante (designato da Berlusconi) dei “salvatori dell’orgoglio italico” sarebbe meglio non indulgere troppo ai manierismi dei manager nostrani, che per dire riunione usano workshop, per organi societari governance e quando gli chiedi cos’è l’habeas corpus pensano sia una preghiera cattolica, ché nessuno gli ha mai spiegato essere la base del sistema giuridico anglosassone. Chissà come saranno state le sue conversazioni coi francesi, loro neppure usano computer, hanno inventato ordinateur.

L’amministratore delegato parla di Malpensa e Fiumicino, degli hub e della necessità di ‘regolamentare’ Linate, si arrampica per impervie analisi sull’anadamento dei colloqui con British Airways, Lufthansa e Air France-Klm, ma alla fine fine il succo del discorso è riassumibile in poche parole: c’erano solo i francesi ad essere disponibili.

L’ad di Cai tenta di dimostrare che le altre Compagnie erano le promotrici dei contatti, ma le cose stanno in altro modo. L’intero traffico internazionale della sua piccola Alitalia passerà da Parigi ed un hub ci sarà, si chiamerà Charles de Gaulle, l’aeroporto della capitale delle Gallie.

Chissà cosa pensava Obelix ascoltando Sabelli e Colaninno e quali pozioni avrà preparato Panoramix per far credere al presidente di Cai di aver firmato “un accordo straordinario”.

Più sincero Asterix-Jean Cyril Spinetta, presidente di Air France-KLM, che insieme al fido Idefix-Pierre Henri Gourgeon, amministratore delegato, ha detto: “In vista delle molte sfide che attendono il nostro settore, la cooperazione è più che mai una necessità e questo accordo rappresenta un ulteriore passo avanti in questa direzione”. Poi, perchè tutto fosse chiaro ha aggiunto: “Siamo molto contenti di questo partenariato con la nuova Alitalia. Per le nostre due compagnie rappresenta una genuina opportunità di crescita e il nostro accordo è negli interessi dei nostri azionisti, della nostra clientela e del nostro staff”.

Tra le numerose reazioni del mondo politico merita un rilievo quella del presidente del Piemonte, Mercedes Bresso, centro-sinistra. In un’intervista ha affermato: “Al di là di qualunque giudizio politico sulla pessima e opportunistica gestione della vicenda Alitalia-Cai, è assolutamente incredibile il suo disastroso esito dal punto di vista economico: con il Governo di centrosinistra - ha affermato Bresso - era pronta una soluzione per cui Air France avrebbe pagato i debiti di Alitalia e con mesi di anticipo si sarebbe arrivati all’epilogo di una storia che - negli ultimi anni - si è rivelata un enorme buco per i fondi pubblici. Oggi, invece, con quasi un anno di ritardo, si accolla ai contribuenti italiani il pagamento dei debiti e sette anni di cassa integrazione, si accolla ai contribuenti italiani il debito di un operatore privato (Air One), si dividono i profitti futuri tra alcuni imprenditori italiani che nulla hanno fatto se non il loro legittimo interesse, certo non salvaguardato il fantomatico interesse nazionale. Tutto questo avviene - ha detto ancora la presidente del Piemonte - senza che Malpensa, aeroporto in nome del quale si era scatenata la bagarre - come ora è evidente a tutti - puramente elettoralistica, sia stata salvata, anzi”.

Da questa mattina i lavoratori che volano sugli aerei Alitalia è alle dipendenze di Cai. L’ultimo (o il primo) ‘regalo’ dei nuovi proprietari è stato quello di eliminare il trasporto aziendale per il personale navigante. L’abolizione del ‘privilegio’ significherà subito l’infoltimento dei senza lavoro, cioè i dipendenti della cooperativa che gestiva il servizio, ma anche una serie di problemi per piloti ed assistenti di volo. Dovranno lasciare l’auto nei pressi dell’attuale parcheggio lunga sosta di Fiumicino, pagare la sosta e si spera siano subito smentite le voci che vogliono proprietario dell’area uno dei soci di Cai, Benetton, altrimenti si verificherebbe il curioso fenomeno di dipendenti che pagano il biglietto per lasciare l’auto ed andare a lavorare ad uno dei propri padroni.

Intanto il nervosismo è forte tra i lavoratori e per domani non è chiaro se si verificherranno proteste. In una stupefacente dichiarazione il segretario della Uil ha sostenuto: “Siamo contenti per aver evitato il fallimento di Alitalia, ovviamente si poteva fare molto meglio”. Per un sindacalista non è male: alcune migliaia di cassintegrati, altre migliaia di posti di lavoro persi nell’indotto, stipendi decurtati, condizioni

di lavoro peggiorate, oltre tre miliardi di debiti pagati dai cittadini ed alla fine l'entrata di Air France-Klm, che solo sei mesi fa avrebbe licenziato meno, assorbito il passivo senza trasferirlo su tutti i cittadini italiani ed evitato la macelleria sociale di queste ore.

Nel pomeriggio di ieri un centinaio di rappresentanti di Cub trasporti e del Comitato cassintegrati e precari Alitalia/AirOne hanno manifestato davanti alla sede della Regione Lazio. Nel corso della manifestazione si è svolto un triste 'funerale' Alitalia che, come ha spiegato un partecipante "celebrava l'ultimo giorno di vita della ex-Compagnia di Bandiera".

In una nota gli organizzatori hanno sostenuto che "la manifestazione è contro le discriminazioni effettuate dalla 'nuova' Alitalia che ha escluso, tra l'altro, dalle assunzioni gran parte del personale in 104, moltissime donne in maternità e madri in nuclei familiari monogenitoriali, il personale con elevata anzianità e senza i requisiti per la pensione, le lavoratrici ed i lavoratori con carichi familiari. A ciò si accompagna un massivo sfruttamento di lavoratori interinali sia negli aeroporti che in numerose altre attività della compagnia".

Sdl intercategoriale ha confermato le iniziative annunciate nei giorni scorsi e in particolare la manifestazione di stamani all'aeroporto di Fiumicino e lo sciopero programmato per il 19 gennaio.

Il segretario nazionale di SdL Trasporto aereo, Paolo Maras, dopo il via libera del Cda di Alitalia all'intesa con il gruppo franco-olandese ha commentato: "Eravamo convinti che l'accordo primo o poi sarebbe stato raggiunto con Air France. Non cambia, almeno per ora, la situazione che si è venuta a creare con la pessima gestione della Cai. Sono riusciti a dare sofferenze a chi sta fuori dalla nuova Compagnia e darle a chi sta dentro".

Per Maras le proteste "proseguiranno nel prossimo futuro", perchè la proprietà ha scelto il "braccio di ferro" con i lavoratori. Il dirigente di Sdl però spera nei francesi: "Sono convinto che chi fa trasporto aereo e lo fa bene sa che servono buone relazioni con il personale. Verificheremo se ci sono degli spazi". **Inviatospeciale.com 13.01.2009**

3) Nuova Alitalia, i dipendenti temono tagli

Il giorno del battesimo del volo della nuova Alitalia, dopo il matrimonio con Air France-KLM, all'aeroporto milanese di Linate è salutato da una assemblea mattutina dei dipendenti Sea di tre ore. Undici i voli cancellati e molti i ritardi. La situazione, ritornata alla normalità nel pomeriggio, potrebbe tornare critica nelle prossime settimane "perché dobbiamo proteggere il nostro aeroporto e il nostro lavoro", dicono i lavoratori. Il futuro del city airport meneghino "è a rischio" affermano i sindacati, perché sono molte le partite in gioco: la battaglia per le liberalizzazioni dei voli, la possibile riduzione alla sola tratta Milano-Roma e il rinnovo del contratto di handling di Sea con Cai. "A rischio ci sono, oltre ai 1.200 dipendenti Sea di Linate, anche i 3.000 dell'indotto", dice Carmelo Callà del sindaco Sdl. Già oggi "in 900 tra Linate e Malpensa sono in cassa integrazione a rotazione", continua Callà. Le richieste sono: "ammortizzatori sociali come quelli concessi ad Alitalia - spiega Angelo Piccinillo, della Cgil -; rinnovo del contratto di assistenza a terra con Cai e liberalizzazione delle rotte".

LE PREOCCUPAZIONI DEI DIPENDENTI. Tra il personale c'è preoccupazione e rabbia. In giro per i corridoi commentano le ultime novità. "La paura è quella di rimanere senza lavoro - dice Lucia, della biglietteria - o comunque che ci siano cambi nelle condizioni di lavoro o disagi per un ricollocamento a Malpensa". Già ora a Linate "si lavora male - spiega un'altra dipendente -. Si cerca di tappare i buchi e di affrontare le lamentele e la rabbia dei clienti". Ma questa mattina tra i passeggeri regnava più che altro la rassegnazione. Come per Andrea, diretto in Brasile, a cui è stato cancellato il volo delle 11.40 per Madrid e "devo partire alle 20 dalla Malpensa pagandomi il trasporto fino a lì". Anche Giuseppe Coviello, tecnico Saipem, diretto a Taiwan, è rassegnato. "Il mio volo per Amsterdam delle 10.45 partiva con troppo ritardo e avrei perso la coincidenza - spiega -. Partirò per Parigi solo alle 17.45 per

poi ripartire alle 23.15". A soffrire per un' eventuale riduzione dell'attività di Linate saranno in molti. Ad esempio chi lavora in una delle attività commerciali all'interno. "Molti di noi hanno paura del futuro", dice il dipendente di un negozio di vestiario, mentre Luca, addetto a uno dei punti per l' imballaggio delle valigie, prevede che "a chi lavora a tempo determinato non verrà rinnovato il contratto". Un calo del fatturato si registrerebbe infine anche per i tassisti: "per noi questa è una tratta pregiata - afferma Alfonso Famoso - e per noi sarebbe un danno pari alla metà dei nostri guadagni attuali". **L'Unione Sarda.it 14.01.2009**

4) Grazie Silvio, i francesi ringraziano del buon affare Alitalia

«Merci Silvio» titola Les Echos: i francesi ringraziano il premier Silvio Berlusconi per avere impedito in aprile un'acquisizione ben più onerosa per Air France-Klm. Ora – sottolinea il quotidiano economico e finanziario d'Oltralpe - la compagnia franco-olandese fa un affare migliore, spende meno e ottiene «l'essenziale»: «con questa partecipazione del 25%, la compagnia franco-olandese si assicura posizioni di rilievo sul quinto mercato aereo europeo, uno dei più redditizi».

Nell'editoriale «Grazie Silvio», François Vidal riassume i vantaggi dell'accordo per Air France-Klm. Avrà accesso prioritario a un serbatoio di oltre 24 milioni di passeggeri, 11 milioni dei quali viaggiatori internazionali. Con Roma Fiumicino, ottiene un nuovo "hub" complementare a Parigi e Amsterdam. Taglia l'erba sotto i piedi di Lufthansa, «che sarebbe stata ben felice di dar vita a una dorsale Berlino-Vienna-Milano». Nella corsa alla supremazia, il gruppo prende anche in contropiede British Airways, che fatica a concludere la sua alleanza con la spagnola Iberia». Inoltre, dal 2013 Air France Klm potrà aumentare la sua partecipazione in Alitalia e costituire così «un vero insieme paneuropeo integrato».

«Non male per un'operazione il cui prezzo, 300 milioni, resta tutto sommato ragionevole», scrive Les Echos. «Ci si può persino chiedere se Silvio Berlusconi non ha reso un insigne servizio ad Air France-Klm nell'aprile 2008, quando ha fatto fallire il progetto di acquisto di Alitalia per 1,5 miliardi di euro in nome dell'italianità". Dopo tutto, la compagnia con la quale si è fidanzata Air France-Klm ha già operato buona parte della sua ristrutturazione. Non è più il vettore malato che perdeva 1 milione di euro al giorno, ma un gruppo depurato dai suoi debiti e rafforzato dopo la fusione con il suo rivale Air One».

Qualche problema c'è: «Restano, certo, da gestire le relazioni con i sindacati e i particolarismi regionali». Ma nei cinque anni dalla sua creazione il gruppo franco-olandese «ha dimostrato di sapere gestire questo genere di incognite».

Il sito Internet di Les Echos è fitto di commenti e analisi sul «feuilleton» Alitalia. Sulla home page, il giornale sottolinea che entrando in Alitalia Air France-Klm rafforza il suo dispositivo europeo. «Alitalia ridecolla con Air France-Klm come primo azionista».

Con 323 milioni di euro, il gruppo franco-olandese «consolida le sue posizioni»: fa prima di tutto un «investimento difensivo», che a medio termine ha buone chance di diventare un buon affare. Consolidando i legami con Alitalia, prende due piccioni con una fava: difende i suoi interessi commerciali in un mercato chiave e dà un duro colpo alle ambizioni di Lufthansa in Italia. In un editoriale intitolato «Capitani coraggiosi», Les Echos apprezza la migliore ripartizione dei rischi dell'attuale intesa. «Fare ridecollare la fenice dei cieli europei costerà ai franco-olandesi cinque volte e mezzo di meno nell'Italia di Silvio Berlusconi che in quella di Romano Prodi». È un accordo dove vincono tutti, poiché i «capitani coraggiosi» dell'industria italiana volati in soccorso di Alitalia ottengono, grazie alla fusione con Air One, «una valorizzazione del nuovo insieme superiore del 18% a quella di quattro mesi fa e di nove volte superiore a quella che Air France offriva in marzo». Con il 25% del capitale e tre posti in Cda, Pierre-Henri Gourgeon, il nuovo capo del gruppo, non avrà il timone, ma «allontana Lufthansa da una preda inestimabile». Ma dovrà fare attenzione alle zavorre: «la

quota-parte di sei mesi di perdite Alitalia nel 2008 sarebbe bastata ad assorbire la metà dell'utile semestrale di Air France». Che sia «un affare migliore per il gruppo franco-olandese» lo dice anche Yann Derocles, analista di Oddo Securities intervistato da Les Echos. Potrebbe essere un buon affare «anche se non genererà sinergie nuove prima di tre o quattro anni, tenendo conto dei legami già esistenti tra Air France e Alitalia». **Il Sole 24 ore .it 14.01.2009**

5) LUFTHANSA: CONFERMA NUOVE ROTTE, NESSUNA ESPANSIONE IN VISTA

La Lufthansa ha confermato oggi le previste nuove rotte della compagnia italiana Lufthansa Italia, sottolineando che, "per il momento", non è prevista un'ulteriore espansione delle attività dall'aeroporto di Malpensa. Una portavoce della compagnia aerea tedesca ha confermato all'ANSA che dal primo febbraio saranno operativi i collegamenti verso Parigi e Barcellona. Dal primo marzo seguiranno quelli verso Bruxelles, Budapest, Bucarest e Madrid, mentre dall'estate prossima prenderanno il via le rotte verso Londra e Lisbona. "Per il momento, non ci sono piani concreti per un aumento degli slot o per un'espansione dei collegamenti da Malpensa" oltre a quelli già previsti, ha detto la portavoce. **(ANSA). 13.01.2009**

News Slai Cobas

1) FIAT, POMIGLIANO: SLAI COBAS, FALLITO PIANO MARCHIONNE

POMIGLIANO D'ARCO - **Prorogata** la cassa integrazione per i circa cinquemila operai della Fiat auto di Pomigliano d'Arco (Napoli): con una nota inviata ai sindacati, infatti, l'azienda ha comunicato un'ulteriore settimana di cassa integrazione per i lavoratori, che non avrebbero ripreso prima del 9 febbraio prossimo, con sette giorni di ritardo rispetto ai colleghi di altri stabilimenti italiani.

A Pomigliano d'Arco, la cig continuerà fino al 13 febbraio, per una ripresa della produzione slittata al 16 dello stesso mese. "Ma la Fiat - spiega Vittorio Granillo, del coordinamento nazionale dello Slai Cobas - ha anche comunicato che si lavorerà fino al 20 febbraio, per poi attuare un altro stop produttivo fino al 9 marzo prossimo. Una situazione non certo rosea per gli operai dello stabilimento".

Granillo, inoltre, sostiene che "i fatti attuali dimostrano il completo fallimento del piano Marchionne": "Al momento - conclude - lo stabilimento di Pomigliano è l'unico a non avere un piano di produzione futuro.

La crisi, quindi, sta solo facendo venire alla luce tutto quello che dicevamo da tempo, e cioè che il tanto vantato piano che avrebbe dovuto rimettere in sesto la fabbrica pomiglianese, si è rivelato solo un bluff a danno dei lavoratori". **(ANSA). 14.01.2009**

2) Coordinamento provinciale di Milano

Il coordinamento provinciale di Milano si riunirà lunedì 12 gennaio alle ore 18.30, con all'odg preparazione dell'assemblea pubblica sui licenziamenti, coordinamento nazionale, ripresa dell'attività.

Il coordinamento nazionale si terrà a Milano sabato 17 gennaio, alle ore 9.30, presso la sede di viale Liguria 49.

Come anticipato nel verbale del precedente coordinamento all'ordine del giorno ci saranno:

- le questioni organizzative, per ragionare sui nostri limiti e rendere in grado lo slai Cobas di affrontare l'attuale situazione con una politica nazionale organizzata e coordinata

- la verifica del percorso politico e organizzativo verso il congresso nazionale, gestione e diffusione del documento preparatorio

(i coordinamenti provinciali devono comunicare al più presto le date possibili dei congressi provinciali, alla casella di posta coordinamento.nazionale@slaicobas.it in modo da poter definire un calendario, che verrà ratificato al coordinamento nazionale),

- il lancio di una giornata nazionale di lotta su crisi e licenziamenti con iniziative contemporanee in più città (vedi pt. 1 del verbale di Roma, che riportiamo nuovamente sotto)

Come raggiungere la sede di Milano:

- *Arrivando in treno dalla stazione centrale FFSS centrale prendere la linea metropolitana MM2 (verde) (direzione Abbiategrasso) e scendere alla fermata Romolo. Qui uscire in Viale Liguria, prendere a destra (dando le spalle alla stazione della metropolitana) alla fine del viale. Potete prendere anche la circolare nr. 91 (2 fermate) e scendete di fronte alle sede.*

- *Arrivando in auto, prendere la Tangenziale Ovest, uscire a Milanofiori Assago , seguendo la direzione Milano. Alla fine del tratto di tangenziale trovate una grande rotonda, prendere la direzione Via Spezia / Viale Liguria. Dopo il primo semaforo siete in via Spezia, cercate da parcheggiare (altrimenti sono solo a pagamento). La sede è vicina, proseguendo dritti per via Spezia che finisce in piazza Belfanti, a destra c'è Viale Liguria.*

- *Arrivando in aereo - da Malpensa: se prendete l'autobus (più economico 8€) arrivate in stazione centrale FFSS e lì seguite le indicazioni date per chi arriva in treno; se prendete il treno (più veloce 11€) arrivate alla stazione Cadorna FN, lì prendete la metropolitana MM2 verde sempre seguendo le indicazioni date per chi arriva in treno. - da Linate: prendete l'autobus 73, scendete al capolinea di Piazza San Babila, lì prendete la linea metropolitana MM1 (rossa) per Cadorna (direzione Bisceglie o Molino Dorino) Cadorna cambiate linea e prendete la MM2 verde seguendo le indicazioni date per chi arriva in treno.*

Un biglietto d'autobus costa 1 euro e potete viaggiare in metropolitana e sui mezzi di superficie per 75 minuti.

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. 142

Milano, 14.01.2009