



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) **Trasporto aereo: slot confermati per l'estate 2010**
- 2) **TRASPORTI: RYANAIR "TRAFFICO PASSEGGERI IN CRESCITA"**
- 3) **Trasporti Palenzona di AdR presidente di Assaeroporti**
- 4) **Sea: oltre tre anni per tornare ai livelli del 2007**
- 5) **"Con Alitalia-Cai il Governo ha penalizzato Malpensa"**
- 6) **Le griffe abbandonano Malpensa Restano a casa altre cento persone**

News Slai Cobas

- 1) **Slai Cobas boffi Cucine**
- 2) **Slai Cobas EAV BUS**

Approfondimenti:

1) **Trasporto aereo: slot confermati per l'estate 2010**

Le compagnie aeree potranno conservare le proprie bande orarie (slot) durante l'estate 2010, anche se ne hanno utilizzato meno dell'80% nel 2009. E' quanto prevede un regolamento adottato dal Parlamento che intende così aiutarle a far fronte alla crisi economica che ha colpito anche l'aviazione civile. La diminuzione del traffico passeggeri e merci ha infatti indotto alcune linee aeree a ridurre il numero di voli. Dai dati pubblicati il 26 febbraio 2009 emerge che tra il gennaio 2008 e il gennaio 2009 il traffico passeggeri è diminuito del 5,6% e il traffico merci del 23,2%. La IATA osserva che i vettori europei hanno compensato, in parte, il calo riducendo le capacità nella misura del 3,6%. Con le attuali norme comunitarie, l'assegnazione delle bande orarie nel corso di una determinata stagione è realizzata in base al principio "use-it-or-lose-it", in forza al quale soltanto i trasportatori aerei che possano dimostrare di aver utilizzato le loro bande orarie per almeno l'80% del tempo nel corso della stagione per la quale erano state assegnate avranno diritto alla stessa serie di bande orarie nella stagione successiva. Approvando un emendamento di compromesso negoziato con il Consiglio dal relatore Paolo COSTA (ALDE/ADLE, IT), il Parlamento ha adottato - con 508 voti favorevoli, 20

contrari e 7 astensioni - una proposta di modifica del regolamento (CEE) n. 95/93 relativo all'assegnazione delle bande orarie che intende consentire alle compagnie aeree di conservare i propri slot per la stagione 2010 anche se non li hanno utilizzati nel 2009 nella misura minima prevista dalla normativa. Obbligandole infatti a mantenere le capacità esistenti in presenza di una domanda notevolmente ridotta, si correrebbe il rischio di aggravare ulteriormente le loro attuali difficoltà economiche. Una misura analoga era già stata presa nel 2001 e nel 2003 per le conseguenze portate dagli attacchi terroristici dell'11 settembre e dall'epidemia di SARS. I deputati non erano d'accordo sulla proposta di affidare alla sola Commissione la decisione su eventuali future modifiche tramite la procedura di comitatologia che non coinvolge il Parlamento. Il compromesso prevede che la Commissione potrà proporre di prorogare in tutto o in parte questo regime per la stagione 2010-2011 se la situazione dovesse continuare a deteriorarsi durante la stagione invernale 2009-2010. Questa eventuale proroga sarà quindi soggetta alla procedura di codecisione, nell'ambito di una proposta di revisione generale del regolamento, e dovrà essere preceduta da una valutazione d'impatto esaustiva che ne esamini le possibili ripercussioni sulla concorrenza e sui consumatori e dovrebbe essere elaborata soltanto nell'ambito di una proposta di revisione generale del regolamento. Il regolamento entrerà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione.

Posizioni contrastanti delle parti interessate

Da una serie di riunioni organizzate dal relatore con le parti interessate, è emerso che le compagnie aeree che applicano una logica di rete si sono mostrate fortemente favorevoli alla misura, mentre i rappresentanti degli aeroporti e delle compagnie aeree low-cost hanno manifestato serie preoccupazioni. Più in particolare, i rappresentanti delle **compagnie aeree che applicano una logica di rete** hanno dato risalto al fatto che la sospensione del rapporto 80:20 è assolutamente necessaria alla luce del drastico calo della domanda. A loro giudizio, le compagnie aeree dovrebbero essere autorizzate a ridurre la propria conseguente sovraccapacità senza tuttavia perdere le rispettive bande orarie, anche per garantire il mantenimento del servizio dopo l'avvio della ripresa economica. Hanno inoltre sottolineato che la proposta eviterebbe che le compagnie aeree europee, che non hanno beneficiato di alcuna misura di salvataggio, perdano bande orarie a vantaggio di importanti concorrenti in Cina, India e Giappone, che invece hanno ricevuto cospicui aiuti statali. I rappresentanti degli **aeroporti europei** hanno invece sottolineato l'esistenza di lunghe liste d'attesa per le compagnie aeree che intendano occupare bande orarie presso i principali aeroporti d'Europa. Di conseguenza, la misura proposta impedirebbe agli aeroporti di giungere a un uso quanto più efficiente possibile delle proprie limitate capacità. I costi che ne derivano a carico degli aeroporti (in termini di entrate mancate) costituirebbero effettivamente una forma di sovvenzione incrociata da parte dei maggiori aeroporti a favore di alcune compagnie di rete. Hanno inoltre evidenziato che la misura proposta comporterebbe una riduzione dei voli fra nodi centrali (hub) e aeroporti regionali, con un impatto negativo sulle regioni e sulla mobilità dei rispettivi abitanti. Ritengono poi che si tratta di una misura fortemente anticoncorrenziale dal momento che essa crea una barriera contro l'accesso al mercato da parte dei vettori efficienti. I rappresentanti delle **compagnie aeree low-cost** hanno espresso ampio accordo in merito alle argomentazioni addotte dai rappresentanti degli aeroporti europei. Pur confermando che l'intero settore è attualmente sottoposto a una notevole pressione, hanno sottolineato che le compagnie aeree low-cost sono state colpite meno duramente dalla crisi rispetto ai vettori di rete. Molte fra le compagnie low-cost sono tuttora redditizie, sono in costante crescita e vorrebbero incrementare le proprie bande orarie presso i principali aeroporti. Consentendo alle compagnie di rete di accumulare bande orarie senza farne uso, ritengono che la proposta della Commissione determini una distorsione della concorrenza, un calo dei voli e un aumento dei prezzi dei biglietti. **(PRIMAPRESS) 07.05.09**

2) TRASPORTI: RYANAIR "TRAFFICO PASSEGGERI IN CRESCITA" Ryanair ha confermato il traffico passeggeri di 5.3 milioni in aprile, un aumento del 12% rispetto ad aprile 2008 e più del doppio del traffico in diminuzione di British Airways in aprile.

"La continua crescita di Ryanair dimostra che i passeggeri preferiscono la tariffe basse di Ryanair agli

alti costi e alle sovrattasse carburante imposte dai vettori di bandiera, come Air France, British Airways e Lufthansa" si legge in un comunicato dell'azienda. "Continuiamo ad aumentare il nostro traffico mensile in quanto i passeggeri passano dagli alti costi, le ingiuste sovrattasse carburante e i ritardi di British Airways alle tariffe più basse garantite di Ryanair e nessuna sovrattassa carburante" afferma Stephen McNamara, Head of Communications, della compagnia di volo low cost .

"Ryanair ha trasportato 5.3 milioni di passeggeri ad aprile, con un incremento del 12%, e mentre parte della crescita può essere attribuita al periodo pasquale caduto in aprile, quest'anno aprile è stato un altro forte mese di crescita a discapito delle compagnie aeree dalle tariffe alte che vedono i passeggeri continuare a passare a Ryanair. Ryanair adesso trasporta più del doppio del traffico mensile di BA, a dimostrazione, ancora una volta, che la compagnia aerea che si autodefinisce "la preferita al mondo" non è più nemmeno la favorita della Gran Bretagna" aggiunge il manager. **(IRIS) 6 MAG 09**

3) Trasporti Palenzona di AdR presidente di Assaeroporti

Fabrizio Palenzona è il nuovo presidente di Assaeroporti, l'associazione che riunisce i gestori degli scali italiani. Il manager, che ricopre la carica di presidente Adr-Aeroporti di Roma, è stato eletto ieri dall'assemblea su proposta della giunta esecutiva. Sarà affiancato da 4 vicepresidenti: Fulvio Cavalleri, che sarà confermato nel ruolo di vicepresidente vicario, Giuseppe Bonomi (presidente Sea), Enrico Marchi (presidente Save), Mario Fagotti (presidente Sase). A fronte della crisi che sta investendo il settore, il programma di Assaeroporti sarà caratterizzato dalla richiesta a governo e forze politiche di «una forte ripresa della programmazione a livello nazionale, capace di cogliere la sfida di un'efficiente intermodalità, anche attraverso la predisposizione di un Piano nazionale dei trasporti». Punti cardine dell'iniziativa di Assaeroporti saranno l'agognato adeguamento tariffario ma anche una consistente liberalizzazione per quanto attiene agli aeroporti con minor traffico. **Il Giornale.it 07.05.09**

4) Sea: oltre tre anni per tornare ai livelli del 2007

Per tornare ai livelli di traffico del 2007 gli aeroporti milanesi impiegheranno probabilmente più dei tre anni previsti nel piano industriale messo a punto un anno fa. È quanto ha affermato il presidente della Sea, Giuseppe Bonomi, nel corso in un'audizione alla commissione Trasporti della Camera. Parlando della riduzione dei voli Alitalia in arrivo e partenza dagli scali lombardi, Bonomi ha osservato che "oggi la Sea ha un assetto industriale più equilibrato" **TTG.it 07.05.09**

5) "Con Alitalia-Cai il Governo ha penalizzato Malpensa"

Stefano Tosi, consigliere regionale del PD, su Cai-Alitalia e Malpensa

Le ultime dichiarazioni di Roberto Colaninno dimostrano che il PD ha ragione a sostenere che la strategia del governo di centrodestra relativa ad Alitalia-Cai ha penalizzato Malpensa.

Il presidente di CAI, infatti, ha ammesso che appare ormai evidente che Malpensa non potrà mai essere ciò per cui è stata disegnata: un hub.

Ormai è solo uno scalo che per salvarsi punta sulle low-cost. A Milano – secondo lui - sperano, o fanno finta di sperare, in Lufthansa. Ma i tedeschi, per ora, hanno messo solo rotte a breve raggio.

Colaninno, naturalmente, si è dimenticato di ricordare che, per responsabilità del governo di centrodestra, i voli della stessa Alitalia, fra i piani "summer 2008" e "summer 2009", si sono dimezzati. Si sono azzerati, in particolare, il traffico di transito (da 2 milioni di passeggeri del 2008 al nulla previsto per il 2009) e tutto il traffico cargo.

Il 30 per cento dei voli Alitalia risulta ancora in ritardo

E sulla liberalizzazione del mercato, purtroppo, non sono stati fatti passi avanti.

Varesenews.it 7/05/2009

6) Le griffe abbandonano Malpensa Restano a casa altre cento persone

Le grandi firme della moda lasciano Malpensa. Diesel chiude i battenti, Valentino e Johnny Lambs pure, Trussardi cambia sede e girano voci poco rassicuranti sul futuro di Hermès e di Gucci.

Abbassano la saracinesca anche un negozio di ottica, di camicie e di cravatte. Risultato: sono circa un centinaio i dipendenti che perdono il posto di lavoro. Senza ammortizzatori sociali, senza uno straccio di cassa integrazione. Così, di colpo, senza stipendio da un giorno all'altro. A lanciare l'allarme sono i sindacati che chiedono a Sea, la società che gestisce lo scalo, l'apertura di un tavolo per discutere della situazione dell'indotto che ruota attorno all'aeroporto. Dopo il drastico taglio di voli di Alitalia, Malpensa ha cambiato volto. C'è meno traffico di passeggeri e, di questi tempi, la gente sta ben attenta prima di comprarsi abiti di marca. Dal canto loro, le griffe si trovano a pagare affitti alti ma a non avere gli stessi incassi di un anno fa. Tempi d'oro quelli di Malpensa 2000, quelli in cui sembrava che via Montenapoleone si fosse trasferita nell'area Schengen dell'aeroporto.

Sea parla di normale turn-over e snocciola i nomi di chi invece sta per aprire un negozio in aeroporto: Armani e Zegna in testa. «Ho capito - controbatte Lucia Anile della Filcams Cgil - ma intanto più di cento persone sono rimaste senza lavoro e sono state perse delle professionalità di commesse specializzate». Oltre ai 390 prepensionamenti dei dipendenti Sea annunciati per settembre, perde il posto di lavoro un popolo di commesse che parlano tre lingue, madri di famiglia con contratti a tempo determinato. «Bisogna capire - sostiene la Anile - cosa si vuol fare davvero dell'aeroporto. Per ora stiamo assistendo a un tracollo e vediamo negozi che in certi giorni non battono nemmeno uno scontrino».

I gestori dei punti vendita sperano in affitti e royalties più bassi: «Così non si va da nessuna parte». Stessa solfa per gli alberghi: in tanti, nella zona dell'aeroporto, sono stati costretti a ridurre il personale.

Eppure, a un anno dall'abbandono di Alitalia, qualche segnale positivo c'è. Se da un lato gli albergatori tirano la cinghia, dall'altro c'è chi investe: proprio di fronte allo scalo sta per essere costruito l'impero Sheraton, pronto per il 2010: 440 camere e 11 suite. Sea attribuisce l'abbandono di certi grandi firme dallo scalo alla crisi in generale e non a quella dell'aeroporto. Anzi, facendo due conti, la società rileva che i ricavi sono in lieve aumento.

Il primo a credere nella ripresa è il presidente di Sea Giuseppe Bonomi: il traffico dei passeggeri è aumentato di quasi l'8 per cento ad aprile e nel giro di tre anni o poco più si tornerà ai volumi di affari del 2007. Gli investimenti su Linate e Malpensa dovrebbero essere di 1,4 miliardi da quest'anno fino al 2016. Bonomi, durante la sua audizione alla Camera, chiede un adeguamento delle tariffe «almeno ai livelli della media europea». **Il Giornale.it 07.05.09**

News Slai Cobas

1) Slai Cobas boffi Cucine

IL DELEGATO RSU DELLO SLAI COBAS INDICE L'ASSEMBLEA RETRIBUITA DI TUTTI I LAVORATORI PER IL GIORNO MARTEDI' 12 MAGGIO PRESSO LA BOFFI CUCINE SUL SEGUENTE ORDINE DEL GIORNO :

- **DEMOCRAZIA SINDACALE**

La libertà di associarsi e autorganizzarsi è un diritto dei lavoratori, ne' le direzioni aziendali, ne' le direzioni sindacali concertative possono impedirle.

NUOVO MODELLO CONTRATTUALE"

I lavoratori italiani sono chiamati in prima persona ad occuparsi dei propri diritti e dei proprio bisogni, i sindacati istituzionali d'accordo con i governi e con i padroni in questi anni hanno ridotto il potere contrattuale e lo stipendio di tutta la classe operaia italian.

FONDI PENSIONE INTEGRATIVA

Il furto delle nostre liquidazioni è stato deciso dallo Stato per finanziare i padroni, oggi la negazione e la mistificazione dell'andamento dei fondi integrativi e complementari tengono all'oscuro i lavoratori del destino del loro TFR.

SARA' PRESENTE UN COORDINATORE PROVINCIALE DELLO SLAI COBAS.

I LAVORATORI SONO INVITA A PARTECIAPRE PER RAFFORZARE LA DEMOCRAZIA DAL BASSA E FAR CONTARE LE PROPRIA VOLONTA'!!

Slai Cobas boffi Cucine 07.05.09

2) Slai Cobas EAV BUS

VERGOGNA!!!

Lunedì 4 Maggio si è consumato l'ennesimo atto di prevaricazione da parte della "Triade Sindacale" nei confronti dei lavoratori dell'impianto di Sorrento.

A nulla sono servite le 71 firme (nella sostanza tutti i lavoratori) di diffida con le quali si intimavano i "bravi sindacalisti notai" a tenere democratiche assemblee per ricevere mandato prima di siglare eventuali modifiche alle tabelle turni.

Persino i 3 attuali delegati Rsa dell'impianto, inizialmente sottoscrittori della petizione, hanno ritrattato la loro stessa firma, siglando l'accordo e rinnegando così il volere dei lavoratori: una coltellata alle spalle inaccettabile!

Quanto accade è la dimostrazione lampante che noi lavoratori non contiamo assolutamente nulla! Stessa prassi ... come avvenne con la cessione del ramo gomma!

L'accordo in sostanza prevede il prolungamento della linea A fino a Massa Lubrense: una crescita sia d'immagine (leggasi stampa di questi giorni) sia in percorrenza per l'azienda.

Per contro si sancisce la "separazione di classe" tra i lavoratori di serie A (anziani con vecchio contratto) e lavoratori di serie B (assunti senza CAU) contro i neo assunti di serie C (con puro e semplice "stipendio da fame" come previsto dall'accordo del 21 Aprile di cessione) su due tabelle turni distinte.

L'assunzione di nuovo organico è un atto dovuto vista la carenza cronica di organico e le migliaia di ore di straordinario che si effettuano nell'arco di tutto l'anno.

Lavoratori non è possibile accettare una tale differenziazione così discriminante con l'ingresso in azienda di questi nuovi schiavi!

In attesa di conoscere e valutare le reali medie guida dopo la stesura delle tabelle, dobbiamo da subito rivendicare con forza un contratto integrativo decoroso per tutti i lavoratori, a partire dai nuovi assunti.

Lottare UNITI per ottenere il ripristino delle CAU e per condizioni migliorative per tutti rivendicando con decisione un contratto dignitoso di secondo livello, anche alla luce dei miseri aumenti salariali previsti dal recente rinnovo del contratto nazionale.

Denunciare e opporsi allo "sperpero di danaro" nei compensi di dirigenti e "portaborse", a partire dallo stipendio d'oro di "Mister 2000 Euro al giorno", e la gestione della Holding del trasporto della Regione Campania.

Contrastare la vergognosa gestione del Consorzio Unico Campania che con le tariffe Unico Costiera (tariffa "truffa" di €2,00 riservata ai soli turisti per corsa semplice valida 45 minuti) stanno dando una

pessima immagine del trasporto pubblico in costiera, facendo oltretutto perdere clienti in favore della concorrenza (Marina Piccola/Sorrento)!

Lottare fermamente contro l'opportunismo sindacale connivente che sta portando alla malora le conquiste di anni di lotte, bruciando in massa le tessere della "Triade Sindacale".

SU LA TESTA LAVORATORI!!!

Sorrento, 6 Maggio 2009 Slai Cobas EAV BUS Fotocopiato in proprio

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. 165 Milano, 07 .05.2009