



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: L'UE SALVA CAI SUL PRESTITO, MA RESTA IL MURO DEI PILOTI**
- 2) **Alitalia, Colaninno: pronti ad assumere con chiamata nominativa**
- 3) **Alitalia: Le 5 sigle sindacali «ribelli» indicano per lunedì un'assemblea. E attaccano i sindacati confederali**
- 4) **Alitalia: Sabelli: "Decolleremo a dicembre con a bordo piloti e partner estero"**
- 5) **Alitalia: Piloti e assistenti a muso duro: "Senza di noi Alitalia non vola"**
- 6) **[Negli aeroporti adesso atterrano i tagli](#)**
- 7) **BOEING: FINITO LO SCIOPERO DEI MECCANICI DOPO 57 GIORNI**
- 8) **AEREI: EASYJET; DA LUNEDI' VOLI LOW COST FIUMICINO-MILANO**

Approfondimenti:

1) ALITALIA: L'UE SALVA CAI SUL PRESTITO, MA RESTA IL MURO DEI PILOTI
Sarà la bad company ad accollarsi i 300 milioni del prestito-ponte ad Alitalia e non la Cai di Roberto Colaninno, venendo così a soddisfare una delle condizioni poste dalla stessa Cai nell'offerta vincolante. Offerta presentata ieri sera in extremis al commissario straordinario Augusto Fantozzi per l'acquisto della 'parte buona' di Alitalia Fly. Intanto, sit-in e assemblee spontanee a Fiumicino dei sindacati di piloti e assistenti di volo - Anpac, Up, Sdl, Anpav e Avia - che hanno detto 'no' agli accordi con Cai. Lunedì tasteranno il polso dei lavoratori Alitalia in un'assemblea che si preannuncia già partecipata e dalla quale, avvertono i promotori, potrebbero "uscire azioni di lotta. La tensione tra i dipendenti è alta, c'è molto malumore" spiega Sdl che accusa i confederali di "resa incondizionata".

Corsa contro il tempo per Fantozzi che avrebbe avviato un primo esame dell'offerta e che entrerà nel vivo lunedì con il confronto tra il prezzo offerto da Cai (nessuna cifra ufficiale ma secondo le indiscrezioni vicina a 400 milioni), e la valutazione degli advisor Alitalia. Poi partirà la trattativa, per permettere a Fantozzi di fare il massimo di cassa. Solo dopo la formalizzazione dell'eventuale vendita a Cai, il Commissario si occuperà della cessione degli asset non richiesti dalla cordata di Colaninno. Il prestito-ponte concesso ad Alitalia è comunque 'illegittimo' e deve essere restituito, è la proposta della direzione generale Ue Trasporti ed Energia. Vista la 'discontinuità' fra la vecchia compagnia e quella

che nascerà, se la proposta della Dg diretta dal commissario italiano Antonio Tajani dovesse essere accolta dalla Commissione Ue, i 300 milioni se li dovrà accollare la 'bad company' e non Cai, soddisfacendo così una delle condizioni poste da quest'ultima nell'offerta. Il pronunciamento Ue è atteso per il 12 novembre. Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Altero Matteoli ipotizza quindi che, vendendo gli asset, la bad-company potrà restituire il prestito al governo: "Questa incasserà soldi da Cai, potrà vendere aerei e proprietà di Alitalia e restituire così i 300 milioni" ha detto.

L'accordo è "molto importante perché finalmente permetterà a Cai di decollare", ha aggiunto Matteoli, soddisfatto per la firma posta ieri da Fil-Cgil, Fit-Cisl, Uilt e Ugl i quali tacciano di "irresponsabilità nei confronti dei lavoratori", le sigle che hanno deciso di non sottoscrivere l'intesa. "Nessuno può porre veti davanti al salvataggio di una compagnia così importante" avverte Matteoli. Intanto gli uffici dell'Antitrust comunitario avrebbero chiesto 'chiarimenti' circa il prezzo dell'operazione. Resta da capire se e quanta distanza vi sia tra l'offerta finanziaria di Cai e la valutazione fatta dagli advisor del Commissario e del governo (Rothschild e Banca Leonardo) che, secondo indiscrezioni, sarebbe tra i 900 e 1.100 milioni. Una forbice così ampia potrebbe allungare i tempi della trattativa con il commissario, mentre non sarebbe ancora stato definito nemmeno il prezzo di acquisto di AirOne, vicino a 300 milioni secondo voci non confermate. Dalla cifra verrebbe però sottratto il contributo del patron Carlo Toto alla cordata, indicato in 80 milioni, insieme a un accordo di leasing sugli aerei che verrebbero forniti da Toto. Acque sempre più agitate intanto nel fronte del no: al termine dell'assemblea spontanea a Fiumicino, è nato un 'Comitato di sciopero e di lotta Alitalia', per contrastare il piano Fenice di Cai. **Ansa.it 02.11.08**

2) Alitalia, Colaninno: pronti ad assumere con chiamata nominativa

Di fronte alla rottura della trattativa da parte dei sindacati degli assistenti di volo e dei piloti, la Cai andrà avanti assumendo con chiamata nominativa.

Lo ha detto oggi in un'intervista al Sole 24 Ore Roberto Colaninno, il presidente della società che ha presentato un'offerta per rilevare le attività in bonis di Alitalia.

"Ci auguriamo che piloti e steward ci ripensino e non seguano i loro sindacati ma, in caso contrario, non ci arrenderemo alla logica del ricatto e assumeremo il personale di volo con chiamata nominativa", ha detto Colaninno.

Le sigle sindacali maggiormente rappresentative di piloti e assistenti di volo non hanno firmato venerdì scorso con Cai il nuovo contratto di lavoro, né i criteri di assunzione proposti, rifiutando anche il cosiddetto "lodo Letta", cioè la proposta che eventuali nodi irrisolti o interpretazioni divergenti sui contratti della nuova Alitalia siano sottoposti all'insindacabile giudizio del sottosegretario Gianni Letta. Hanno invece firmato i tre sindacati confederali e l'Ugl.

Nonostante l'opposizione dei sindacati del personale di volo, Cai ha presentato l'offerta vincolante d'acquisto degli asset della compagnia in una decisione "presa all'unanimità", ha detto Colaninno.

Alla domanda se ci fossero state pressioni da parte del presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, Colaninno ha risposto: "Il presidente ci ha solo fornito un'informazione essenziale per la decisione che stavamo maturando e cioè che l'intensa opera diplomatica di Gianni Letta aveva ancora una volta fatto il miracolo e convinto le organizzazioni confederali e l'Ugl a sottoscrivere i contratti di lavoro, i criteri di assunzione e il lodo".

Sul prezzo che Cai propone di pagare per rilevare gli asset di Alitalia, Colaninno ha detto soltanto che la società "ha fatto un'offerta sulla base delle valutazioni tecniche dei nostri advisor e attendiamo una risposta non conoscendo le valutazioni del commissario".

Con Air One, invece, "ci restano da verificare le ultime clausole contrattuali, ma per il resto è stato tutto chiarito", mentre sulla scelta del partner straniero Colaninno ha detto di essere "molto vicino" alla decisione.

"Siamo di fronte ad offerte molto interessanti che stiamo valutando attentamente per capirne tutte le implicazioni industriali. Una decisione non l'abbiamo ancora presa, ma siamo ormai molto vicini".

Colaninno ha parlato inoltre di "segnali positivi" per la decisione dell'Unione europea sul piano di salvataggio di Alitalia. (Reuters) 2 novembre 2008

3) Alitalia: Le 5 sigle sindacali «ribelli» indicano per lunedì un'assemblea. E attaccano i sindacati confederali

Dopo la convulsa giornata di venerdì, [con la Cai che prima ha ritirato e poi ha firmato la proposta d'acquisto per Alitalia](#), la palla passa adesso al fronte sindacale. Che si mostra spaccato tra autonomi e confederali, con questi ultimi che hanno firmato l'intesa con la Cai appoggiandosi al cosiddetto «Lodo Letta», vale a dire la premessa all'accordo secondo la quale l'interpretazione autentica del contratto per i lavoratori della nuova Alitalia è demandata al sottosegretario alla presidenza del Consiglio. Gli autonomi, che costituiscono la maggioranza di assistenti di volo e piloti, sono invece ritornati sull'Aventino adducendo la causa a presunte violazioni fatte dalla Cai agli accordi di settembre che avevano sbloccato in un primo tempo la trattativa.

OFFERTA - Prosegue parallelamente la corsa contro il tempo di Fantozzi, che avrebbe avviato un primo esame dell'offerta che entrerà nel vivo lunedì con il confronto tra il prezzo avanzato da Cai (nessuna cifra ufficiale, ma secondo le indiscrezioni vicina a 400 milioni) e la valutazione degli advisor Alitalia. Poi partirà la trattativa, per permettere a Fantozzi di fare il massimo di cassa. Solo dopo la formalizzazione dell'eventuale vendita a Cai, il Commissario si occuperà della cessione degli asset non richiesti dalla ordina di Colaninno. Gli uffici dell'Antitrust comunitario avrebbero però chiesto chiarimenti circa il prezzo dell'operazione. Resta da capire se e quanta distanza vi sia tra l'offerta finanziaria di Cai e la valutazione fatta dagli advisor del Commissario e del governo (Rothschild e Banca Leonardo) che, secondo indiscrezioni, sarebbe tra i 900 e 1.100 milioni. Una forbice così ampia potrebbe allungare i tempi della trattativa con il commissario.

PRESTITO PONTE - C'è poi il nodo del prestito ponte da 300 milioni di euro. La direzione generale dei Trasporti e dell'Energia della Commissione europea ha proposto al collegio dei commissari Ue di considerarlo come un aiuto di Stato «illegittimo» che deve essere restituito, ma ha anche proposto di considerare che fra la vecchia compagnia e quella che nascerà c'è la necessaria «discontinuità». Ciò significa che, se la proposta della Dg diretta dal commissario italiano Antonio Tajani dovesse essere accolta dalla Commissione Ue, i 300 milioni saranno restituiti dalla cosiddetta 'bad company' e non dalla Cai di Roberto Colaninno. Ipotesi confermata anche dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli: «Il prestito ponte per Alitalia rimane in capo alla vecchia compagnia, che lo rimborserà con la cessione degli asset».

ASSEMBLEA - Sul fronte sindacale, a questo punto per le 5 sigle «ribelli» si pone l'interrogativo sulla strategia da scegliere. Pressati dagli inviti istituzionali, ultimo [quello del presidente della Camera Gianfranco Fini](#), ad una maggiore «responsabilità». Se non si giungerà a un accordo nel mese o poco più in cui la Cai prenderà ufficialmente il controllo della nuova Alitalia, il rischio è quello di vedere il nuovo datore di lavoro interrogare uno per uno assistenti di volo e piloti, presentargli davanti il contratto e vedere chi ci sta. Con buona pace dei criteri concordati di assunzione di quelli che entreranno nel perimetro della nuova compagnia. Come sempre è buona regola in questi casi consultare la base, prima di ogni passo. Per questo si terrà lunedì alle 15.00 all'aeroporto di Fiumicino, un'assemblea informativa dei lavoratori Anpac, Up, Sdl, Avia ed Anpav, che non hanno firmato l'accordo con Cai.

ATTACCO AI CONFEDERALI - Le cinque sigle sindacali contrarie all'intesa con la Cai però prima di tutto hanno voluto sgomberare il campo da equivoci e sono passate all'attacco delle organizzazioni che hanno firmato l'accordo - Cigl, Cisl, Uil e Ugl - contestando la «vergognosa campagna mediatica» che sarebbe «ricominciata» sulla vicenda. Una campagna, sottolineano in una nota, «che sta distorcendo la realtà ed è tesa a screditare i lavoratori e quei sindacati che hanno deciso di non sottoscrivere la stesura dei contratti. È evidente invece - sostengono le sigle autonome - che la resa

incondizionata di Cgil, Cisl, Uil e Ugl alle pretese di Cai non rappresenta assolutamente un atto di "responsabilità", ma un'azione diretta contro i lavoratori». «Contro la campagna mediatica in atto - sottolineano Anpac, Up, Sdl, Anpav e Avia - è bene precisare alcuni aspetti». Per primo, «le sigle che non hanno sottoscritto non sono rappresentative soltanto di piloti e assistenti di volo, ma sono fortemente presenti anche tra il personale di terra». È poi «assolutamente falso che il "no" sia motivato da pretese riguardanti i permessi-distacchi sindacali. Le motivazioni - evidenziano le cinque sigle - sono invece tutte concentrate sul numero enorme di esuberanti previsti, sulle condizioni di stesura contrattuale che penalizzano i lavoratori oltre quanto era stato concordato a settembre a Palazzo Chigi, sulla condizione dei precari, sulle incertezze per il futuro di migliaia di lavoratori che dopo l'utilizzo degli ammortizzatori sociali si troveranno senza lavoro e senza pensione».

L'UMORE DEL PERSONALE - Intanto, nello scalo romano, c'è chi tira un sospiro di sollievo e chi invece non nasconde il dissenso. Dinanzi al centro equipaggi, come venerdì, si sono formati capannelli di hostess e piloti che commentano la situazione e si confrontano con rappresentanti sindacali. I volti sono tirati. Voglia di parlare poca. Ed i giudizi non sono teneri: «Il contratto di Cai presenta spinosità illegali ed è stato stravolto - dice un comandante di volo, 24 anni in compagnia - stiamo mandando all'aria una compagnia che è la faccia della nostra Nazione, che è sempre stata una risorsa». Ma ci sono anche toni diversi: «Ieri è stata una giornata tremenda, eravamo vicini al baratro - spiega Claudia, un'impiegata di scalo - ma siamo ancora in piedi, anche se a costo di sacrifici enormi. Possiamo sicuramente tirare un sospiro di sollievo anche se la situazione non mi sembra ancora chiara e tranquilla». **Corriere della sera.it 02.11.08**

4) Alitalia: Sabelli: "Decolleremo a dicembre con a bordo piloti e partner estero"

"La nuova Alitalia potrebbe partire il primo dicembre, anche perché quella è la data di scadenza della nostra offerta. Il prezzo? Penso non ci saranno problemi. Come sono ragionevolmente tranquillo anche sul fronte della Ue e dell'antitrust. E con i piloti mi auguro che al momento di stringere con le assunzioni ci si possa capire".

Dopo una giornata al cardiopalma, in cui Alitalia sembrava arrivata a un passo dal fallimento, Rocco Sabelli si è concesso ieri un giorno di pausa a casa. Tirando un primo sospiro di sollievo: "La partita non è chiusa - ammette l'amministratore delegato della Cai - ma da oggi guardo alla mia agenda con un po' più di tranquillità. E penso finalmente a come far decollare davvero la nuova compagnia".

Eppure venerdì la trattativa sembrava saltata...

"Sì. Ma devo dire la verità, ero il primo ad essere sorpreso. Con i piloti mi sembrava che fossimo arrivati a un passo da un accordo. Poi è prevalsa la solita attitudine al rilancio continuo, nel tentativo di riprendersi spazi chiusi a settembre su esuberanti e sistemi previdenziali. Sperando forse di ottenere nuove concessioni dal governo".

I piloti e le hostess vi hanno accusato di non aver rispettato gli impegni firmati a Palazzo Chigi, di tagliare fuori dalle assunzioni le madri in maternità e i disabili, di fare macelleria sociale. Cosa risponde?

"Non voglio nemmeno commentare. Sono pure strumentalizzazioni. In primo luogo perché al riguardo esistono delle precise leggi dello Stato. Ma soprattutto perché noi abbiamo valori forti e non devono essere i sindacati a insegnarci. Lo capiranno da soli quando sarà il momento di reclutare il personale e potranno giudicare il nostro comportamento. Comunque queste uscite danno l'idea di quanto poco ci fosse da discutere nel merito. La verità è che c'è un pezzo del sindacato in Alitalia che ha vissuto per anni in un mondo suo. E svegliarsi non è semplice".

E adesso chi piloterà gli aerei Alitalia?

"Io ritengo la fase sindacale chiusa. Grazie alla ragionevolezza e alla firma di confederali e Ugl abbiamo i criteri di selezione, i contratti e il lodo Letta, del quale tra l'altro spero non avremo bisogno. Andremo dai piloti uno a uno con questi contratti, come faremo con tutti i lavoratori, indipendentemente da chi sono rappresentati. Certo sarebbe stato meglio avere anche la loro firma. Ma sono convinto che alla fine imbarcheremo nell'avventura del rilancio di Alitalia anche loro".

Quali sono le scadenze ora?

"Il Commissario Augusto Fantozzi ha già in mano la nostra offerta. E tra pochi giorni dovremmo avere la sua risposta. Su Ue e antitrust sono ragionevolmente tranquillo. Novembre andrà via tutto, ma penso che per il primo dicembre si possa partire. La nostra offerta tra l'altro ha proprio quella scadenza".
Si dice che gli advisor del governo abbiano valutato l'azienda mille miliardi e voi ne offriate 400...
"C'è un po' di confusione sulle cifre. La prima cosa da chiarire è che, per quanto ne so io, di perizie non ce ne sono ancora. La valutazione che si fa della nostra offerta, poi, considera solo la parte in contanti, non il debito che ci accolliamo. Sono convinto che la cifra che metteremo sul piatto sarà più che congrua, anche perché in caso contrario la Ue potrebbe intervenire contestando gli aiuti di stato".

Chi sarà il partner estero e quando arriverà?

"Arriverà a novembre o dicembre. Stiamo valutando la scelta e io ho il mandato di trovare la soluzione industriale migliore. L'unica cosa che voglio dire è che non esiste un'associazione tra l'alleato e l'hub prescelto. Air France non significa Fiumicino e Lufthansa non vuol dire Milano. Siamo liberi di disegnare le nostre strategie. Entrambi gli aeroporti hanno delle caratteristiche da sfruttare. E il futuro partner non metterà i bastoni tra le ruote anche perché Alitalia è un'opportunità che adesso è molto più interessante anche per i grandi vettori internazionali".

E' vero che ci sono problemi sulla valutazione degli asset Air One e con Toto?

"No, con Toto abbiamo già un accordo da agosto. Stiamo completando la due diligence e non ci saranno problemi".

Il crollo del petrolio e il momento nero dell'economia mondiale hanno cambiato il vostro piano industriale?

"Facciamo fine tuning ogni giorno. Certo non tenendo conto dei dati attuali di Alitalia che in questa situazione sono disastrosi ma poco attendibili. Ma tra i segni più e quelli meno penso che il nostro progetto sia ancora valido. Anche perché per il primo anno non era certo aggressivo".

La repubblica.it (2 novembre 2008)

5) Alitalia: Piloti e assistenti a muso duro: "Senza di noi Alitalia non vola"

Ieri era una giornata come tante altre a Fiumicino. La rottura di venerdì con i sindacati confederali e la mancata firma delle cinque sigle autonome all'accordo con Cai non ha sorpreso granché. Piloti e assistenti di volo vanno e vengono dall'imbarco equipaggi, alcuni con l'auto a noleggio, un diritto al quale presto dovranno rinunciare. Le cinque sigle hanno fatto un comunicato per dire, in sostanza, che senza piloti e hostess non si vola.

Il clima è teso, ma a parte il volantino di un neonato «Comitato di sciopero e di lotta Alitalia», non c'è aria di ribellione imminente. Tutti aspettano di vedere cosa accadrà all'assemblea organizzata dalle sigle per domani pomeriggio. Laura, 43 anni di cui 20 di servizio e una figlia in affido per via di un divorzio è preoccupata: «Temo che grazie a quei vergognosi criteri di assunzione io rimarrò senza lavoro». Luigi, pilota di 51 anni e venti di servizio su Md80 aggiunge: «Cai? Non ci sto a fare l'agnello sacrificale. L'alibi di uno sciopero non glielo darò. La cordata si sfalderà da sola». Il giorno dopo il deposito dell'offerta al commissario Augusto Fantozzi, sembra un'ipotesi remota. Ma le parole di Umberto Bossi confermano che di problemi da risolvere non ne mancano. Alla domanda se il buon esito della vicenda dipenderà dall'intervento finanziario del partner estero, il leader leghista dice: «Berlusconi, l'unico che può intervenire è lui. Deve scendere in campo e penso che lo farà».

Cai comunque «non molla la partita, non si alza dal tavolo». Detta così, il senatur sembra voler dire che ai soci della cordata si aggiungerà anche il nome del presidente del Consiglio. Ma al momento sembra solo una battuta, fuggita per via dell'indiscrezione secondo la quale il Cavaliere avrebbe promesso alla cordata di attivarsi per risolvere la differenza di prezzo fra l'offerta di Cai sull'insieme della «polpa» della vecchia Alitalia (circa 400 milioni per una novantina di aerei) e la somma dei singoli beni fatta dagli advisor del governo e del commissario, Banca Leonardo e Rothschild, pari ad almeno 900 milioni. Una questione sulla quale fra l'altro ora avrebbero chiesto lumi anche gli uffici del commissario Antitrust di Bruxelles, l'olandese Neelie Kroes. Per ora dalla Commissione Colaninno & c. ricevono buone notizie: se è confermato l'orientamento a bocciare il prestito-ponte da 300 milioni varato in primavera, ieri la direzione generale dei Trasporti (il commissario è Antonio Tajani) ha fatto

sapere che i soldi dovranno essere restituiti dalla vecchia compagnia, e non da Cai; è una delle condizioni poste nell'offerta vincolante.

Prezzo a parte, resta il dilemma su chi sarà il partner internazionale, questione che intreccia il destino di Linate e Malpensa. Dice sempre Bossi: «Se Alitalia si salva dovrà atterrare a Malpensa: l'accordo spero lo faranno con i tedeschi, anche se credo che per l'aeroporto Alitalia sia necessaria». Il messaggio del leader leghista è chiarissimo: premesso che lui preferirebbe Lufthansa, se la scelta di Cai è per Air France-Klm - le indiscrezioni parlano di un accordo quasi chiuso - il piano dovrà tener conto degli aeroporti milanesi. Non è un dettaglio secondario: il dualismo Fiumicino-Malpensa è la causa di dieci anni di perdite e della mancate fusioni con Klm (nel 1999) e l'anno scorso con coloro che nel frattempo si erano uniti a nozze con gli olandesi, ovvero Air France.

Insomma, il percorso per la nascita della nuova Alitalia è ancora pieno di ostacoli. E il primo resta quello sindacale: se la protesta di piloti e hostess non rientrerà, i vertici di Cai sono decisi nel procedere con le assunzioni per chiamata diretta, senza l'accordo delle cinque sigle (Anpac, Unione Piloti, Anpav, Avia e Sdl), che però contano la stragrande maggioranza degli iscritti fra il personale navigante. L'unica speranza per la cordata è che il fronte si divida. «Siamo finiti in una situazione inutilmente complicata», dice il leader dei piloti di Up Massimo Notaro. «Speriamo di uscirne».

LaStampa.it 02.11.08

6) Negli aeroporti adesso atterrano i tagli

Per noi l'Alitalia è stata peggio di Bin Laden» dice con sarcasmo a Panorama Mauro Pollio, amministratore dell'aeroporto di Napoli. «Nei mesi successivi all'11 settembre 2001 perdemmo il 3 per cento dei passeggeri, ad agosto di quest'anno, prima che si scatenasse il putiferio, viaggiavamo con un più 3, a settembre siamo precipitati a meno 9 e ora siamo a meno 12». Un caso isolato ed estremo? Purtroppo no.

In attesa che si compia l'estenuante transizione dall'Alitalia alla Cai (Compagnia aerea italiana), i postumi della crisi della ex compagnia di bandiera spazzano le piste degli aeroporti come una tormenta. A preoccupare parecchio gli amministratori delle società di gestione non ci sono solo i crediti incagliati, quei 200 milioni di euro che l'Alitalia probabilmente mai restituirà. C'è di più e forse peggio. C'è soprattutto un'incertezza diffusa su come potrà evolversi di qui a qualche mese il sistema del trasporto aereo nazionale.

A Fiumicino prevedono almeno 1 anno e mezzo di difficoltà gravi, soprattutto per i collegamenti intercontinentali. Già ballano 4 mila posti di lavoro nell'indotto, dalle imprese di pulizie a quelle di facchinaggio, dall'handling (i servizi a terra) al catering (vettovagliamento). I casi di aziende grandi e piccole impallinate sono tanti: la multinazionale Sodexo, le piccole coop di autisti, la Giacchieri, la Flycare, il consorzio Acilia-Dragona, la Fedra. Per molti lavoratori sono già scattati tagli agli stipendi e cassa integrazione, altri aspettano che entri in funzione la mannaia dei licenziamenti, mentre le poche aziende che stavano assumendo, come quella per l'assistenza ai disabili in transito nello scalo, si sono fermate in attesa di capire che cosa succederà.

Da novembre con il nuovo orario invernale vengono soppressi una decina di voli internazionali (tabella a destra) e ridotte le frequenze del collegamento con New York. Dal momento che, secondo stime prudenti, ogni volo in meno significa 20 persone di troppo sulle piste, c'è da aspettarsi nuovi tagli al personale. «Ci hanno lasciato nell'incertezza più totale e nel frattempo la situazione peggiora di giorno in giorno» sintetizza Mario Canapini, sindaco della giunta di centrodestra di Fiumicino. «Per un comune di 67 mila abitanti come il mio è una tragedia».

Anche a Malpensa l'orario invernale comporterà un altro taglio drastico, pari a metà di quel poco che Alitalia aveva lasciato nello scalo dopo la fuga di 1 anno fa verso Fiumicino. Allora fu soppresso l'82 per cento dei voli, una riduzione che ha comportato un calo di passeggeri vertiginoso, con punte del 30 per cento ad aprile, poi del 20 in autunno.

Se l'azienda avesse deciso di reagire al tracollo con i licenziamenti, avrebbe dovuto mandare a casa circa un sesto dei dipendenti, 900 lavoratori su 6 mila, spiegano dagli uffici della direzione aeroportuale. Alla fine hanno concordato la cassa integrazione per tutti, 3 o 4 giorni al mese a rotazione

con una riduzione del monte salari di circa il 20 per cento.

A Napoli da qualche giorno hanno perso il collegamento con Venezia e due frequenze con Malpensa e ora temono sia depotenziata la tratta con Linate, la seconda d'Italia per fatturato e numero di passeggeri dopo la Roma-Milano, fino a oggi servita da 36 voli Alitalia e 30 AirOne alla settimana. A Bari assistono allibiti alla vendita di biglietti sui quali l'ex compagnia di bandiera continua a riscuotere i diritti di imbarco per conto dell'aeroporto rifiutandosi poi di girare il dovuto alla società di gestione. E non è finita. Tutta da chiarire è la faccenda degli slot (diritti di atterraggio e decollo) ora di pertinenza Alitalia ma eventualmente non utilizzati in futuro dalla Cai. Mercoledì 22 ottobre Lega nord e Pd hanno votato insieme alla Camera un documento per consentire ad altre compagnie l'utilizzo di quei diritti a Malpensa, ma il problema riguarda anche Fiumicino e gli altri aeroporti.

E tutt'altro che conclusa è pure la vicenda degli accordi bilaterali, cioè le intese per i voli con i singoli paesi extraeuropei, fino a oggi appannaggio esclusivo dell'Alitalia e destinati a passare in eredità alla Cai, anche se quest'ultima quasi sicuramente non li sfrutterà appieno, almeno fino a quando non avrà stretto l'alleanza con un partner straniero.

La confusione alimentata dalla transizione infinita dell'Alitalia ha accelerato anche la crisi al vertice dell'Assaeroporti, organizzazione confindustriale che raggruppa le società aeroportuali. Si è dimesso il presidente, Domenico Di Paola, che è anche amministratore degli scali pugliesi, eletto all'unanimità 3 anni fa, e ora i soci non riescono a mettersi d'accordo per individuare il successore. In un primo momento sembrava che l'incarico sarebbe stato assunto da Giuseppe Bonomi, presidente degli aeroporti di Malpensa e Linate (Sea) ed ex dell'Alitalia. Ma all'ultimo momento il manager ha fatto sapere per lettera che non avrebbe accettato. Così ora l'Assaeroporti è affidata a un vicario, Fulvio Cavalleri, dell'aeroporto di Verona, in attesa che la situazione si chiarisca.

Non sarà semplice trovare una linea comune perché gli aeroporti hanno interessi assai divergenti. Le spine nel fianco per tutti sono le tariffe, ferme al 2001, e i cosiddetti requisiti di sistema, introdotti nel 2005 per favorire l'Alitalia, ma che a conti fatti hanno foraggiato le società concorrenti, soprattutto estere. L'Assaeroporti si è battuta a lungo, ma invano, per l'attuazione dei «contratti di programma», ispirati a un criterio di «giusta remunerazione del capitale investito» dagli scali.

Di fronte alle difficoltà crescenti, ogni società di gestione procede in ordine sparso. Per esempio a Fiumicino i concessionari Benetton, che sono anche soci della Cai, ai contratti di programma sembrano preferire adeguamenti automatici delle tariffe, sul modello già sperimentato con le autostrade. Intanto, nella speranza che Cai decolli e poi si allei con l'Air France privilegiando lo scalo romano, vanno ripetendo in giro che intendono investire per ospitare 50 milioni di passeggeri nel 2015.

A Milano, invece, la Sea ha deciso di andare avanti per conto proprio, con un obiettivo opposto: un'intesa con la Lufthansa per sostituire l'Alitalia. La compagnia tedesca ha deciso di piazzare dal prossimo febbraio sei aerei nello scalo lombardo per collegarlo con grandi città europee, da Parigi a Madrid, a Barcellona, e i dirigenti dell'aeroporto sperano che questo sia il primo passo per trasformare Malpensa nel quarto hub della Lufthansa dopo Francoforte, Monaco e Zurigo.

A Bari l'amministratore Di Paola, tormentato dall'idea che la Puglia alla fine sia emarginata, ha intanto deciso di far pagare all'Air France-Klm i debiti dell'Alitalia con un decreto ingiuntivo sulla base di un ragionamento semplice: se l'ex compagnia italiana non ha più un euro, i francesi di cui è alleata in Sky Team, e con cui spesso divide i voli per Milano e Roma, i soldi li hanno. E allora paghino.

Panorama.it 2 Novembre 2008

7) BOEING: FINITO LO SCIOPERO DEI MECCANICI DOPO 57 GIORNI

Gli operai meccanici della Boeing hanno votato a larga maggioranza la ripresa del lavoro, mettendo così fine a uno sciopero che paralizzava le installazioni del costruttore aeronautico americano da 57 giorni. Lo ha annunciato il sindacato dei meccanici IAM con un comunicato. I circa 27 mila meccanici della Boeing sono scesi in sciopero il 6 settembre 2007 per reclamare il rinnovo del loro contratto. Gli iscritti al sindacato hanno accettato l'accordo dopo una votazione che ha fatto registrare la vittoria del sì con il 74%. Il nuovo contratto avrà validità quadriennale. L'intesa era stata raggiunta lunedì

scorso dai dirigenti sindacali e l'azienda. C'era stata anche una mediazione da parte del governo federale. I settori nei quali gli operai hanno visto accolte le loro richieste sono la sicurezza del lavoro, i salari, la previdenza sociale. Particolarmente importante era per il sindacato il mantenimento agli attuali standard della copertura assistenziale medica fino al 2012. **Ansa.it 02.11.08**

8) AEREI: EASYJET; DA LUNEDI' VOLI LOW COST FIUMICINO-MILANO

La compagnia aerea low cost easyJet apre l'operativita' sull'aeroporto di Fiumicino e nel contempo inaugura la rotta Roma-Milano Malpensa. Da lunedì 3 novembre quattro voli giornalieri (3 il sabato e la domenica) faranno la spola tra la Capitale e il capoluogo lombardo; in pari tempo vengono spostati da Ciampino a Fiumicino i collegamenti (due al giorno) con Londra Gatwick. I voli Roma-Milano, operati da moderni velivoli Airbus A-319 e tariffe a partire da 25,99 euro a tratta (tasse incluse), si inseriscono nell'ambito di un piano strategico preannunciato dalla compagnia inglese con base a Londra Luton. "Riconfermiamo il nostro estremo interesse per Milano Malpensa che e' la nostra prima base dell'Europa continentale, specialmente in vista dell'Expo 2015, e desideriamo non tralasciare nuove opportunita' - afferma in una nota François Bacchetta, Regional General Manager EasyJet - andando incontro anche alle esigenze dei singoli scali. Abbiamo recentemente richiesto 20 nuovi slot a Fiumicino in quanto riteniamo Roma un aeroporto importante per la nostra compagnia, ma ancora di piu' per i passeggeri italiani e stranieri che desiderano recarsi nella Capitale per piacere o per lavoro. A testimonianza di questo - aggiunge il manager di easyJet - lanciamo le tratte da Fiumicino per Milano Malpensa e per Londra Gatwick e intendiamo, appunto, potenziare ulteriormente la nostra presenza nell'aeroporto principale di Roma. Aeroporti alternativi nel Lazio non sono di nostro interesse, in quanto e' volonta' di easyJet operare solo da e per scali principali". Ai nuovi collegamenti in esercizio da lunedì prossimo, si aggiungeranno dal 5 dicembre due nuove tratte nazionali: Fiumicino-Bari e Fiumicino-Palermo. Si tratta di destinazioni per le quali easyJet gia' prevede di trasportare circa 100.000 passeggeri entro i primi 12 mesi di attivita'. Le due citta' saranno collegate con una doppia frequenza giornaliera (una sola il sabato) e il prezzo per tratta, tasse incluse parte da 20,99 euro. Le operazioni di check-in all'aeroporto di Fiumicino sono programmate nell'aerostazione partenze B. Restano per ora a Ciampino le altre 9 tratte europee operate dalla Compagnia inglese dalla Capitale. **Ansa.it 01.11.08**

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. 111

Milano, 02 .11.08