



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) Malpensa day/ Onorevoli del Pd lombardi aderiscono**
- 2) Alitalia: Liberalizzare per decollare (bene)**
- 3) ALITALIA: MONTA PROTESTA NORD, GIOVEDI' MALPENSA-DAY**
- 4) Milano e i suoi scali. Ecco la vera partita**
- 5) Air France e Alitalia vicine alle nozze: per 500 lavoratori comincia il calvario**

News Slai Cobas

- 1) Versamento imposta sostitutiva TFR La rivalutazione del TFR. Calcolo dell'acconto e del saldo. Modalità e termini di versamento. Casi particolari**

Approfondimenti:

- 1) Malpensa day/ Onorevoli del Pd lombardi aderiscono**

"L'approssimarsi del varo ufficiale della nuova Alitalia, nonostante l'esborso di ben 4 mld di euro di denaro pubblico, conferma le più pessimistiche previsioni sul futuro dell'aeroporto di Malpensa. Sono ormai certi ulteriori tagli, dopo quelli dello scorso anno, con il sostanziale azzeramento delle rotte intercontinentali. Ancora e più di prima i viaggiatori lombardi dovranno chiedere un passaggio ad altre compagnie aeree se vorranno raggiungere, per turismo o per affari, le più importanti destinazioni mondiali. Ciò rischia di dare un colpo mortale all'Expo 2015 e certamente mette altri ostacoli allo sviluppo dell'economia della regione - locomotiva del Paese. Tutto ciò è ancora più grave nella fase di accentuata recessione che stiamo attraversando, con centinaia di imprese in difficoltà e migliaia di lavoratori che rischiano di non aver più un lavoro nei prossimi mesi". E' quanto si legge in una nota diramata dai parlamentari lombardi del Partito Democratico.

"Stupisce, perciò, la sostanziale acquiescenza del Sindaco Moratti, del Presidente Formigoni e della Lega Nord, sempre battaglieri a parole, ma incapaci di risultati concreti e di tutelare gli interessi dei milanesi e dei lombardi da un Governo che ha di fatto abbandonato gli aeroporti milanesi al loro destino - si legge ancora -. Per queste ragioni aderiamo convinti al Malpensa Day indetto dal Presidente della Provincia di Milano Filippo Penati per il prossimo giovedì 8 gennaio 2009.

Sarà un'occasione importante per riaffermare il nostro impegno di parlamentari a vantaggio di una comunità che ha sulle spalle la responsabilità di far ripartire il treno dell'economia nazionale. Risolvere positivamente la questione del trasporto aereo lombardo, passeggeri e cargo, è infatti di vitale importanza per l'intero sistema produttivo italiano. Continueremo a dare battaglia in Parlamento per chiedere al Governo di mettere sul mercato i diritti di volo e gli slot che hanno come riferimento Linate e Malpensa. Solo così, rivolgendoci al mercato del trasporto aereo, sarà possibile dare una risposta concreta alle imprese e ai viaggiatori lombardi".

CONFERMATO - La neve non ferma il Malpensa Day indetto per domani dal presidente della Provincia di Milano Filippo Penati. Si comincerà con l'incontro istituzionale, previsto per le 9 nella sala Albinoni del Terminal 1 dello scalo varesino, cui dovrebbero partecipare, oltre a Penati, il presidente di Sea Giuseppe Bonomi, Leonardo Carioni, presidente dell'Unione Province Lombarde e rappresentanti delle province di Varese, Verbania e Novara; seguiranno gli incontri con i sindacati, le associazioni dei datori di lavoro e dei consumatori. Si' dei parlamentari lombardi all'iniziativa di Penati, cui hanno comunicato oggi la loro compatta adesione. **Affari italiani.it 07.01.2009**

2) Alitalia: Liberalizzare per decollare (bene)

MILANO sarà sede dell'Expo 2015. Nell'indagine mondiale 2008 sulla qualità della vita è tra le prime cinquanta città (unica rappresentante italiana), avendo conquistato la 41ma posizione (49ma nel 2007). La Lombardia, allora, non può essere relegata ai margini dei giochi strategici nel trasporto aereo in Italia e in Europa. La nuova Alitalia ha scelto Fiumicino come aeroporto di ancoraggio. Malpensa, però, potrebbe non subire una cura dimagrante. La Lufthansa, infatti, riconoscendo nella Lombardia una delle più importanti regioni d'Europa è intenzionata a fare dell'aeroporto varesino il suo quarto hub europeo insieme a Francoforte, Monaco di Baviera e Zurigo. Creando una base operativa in Italia per servire altri Paesi, il vettore tedesco rompe quella consolidata tradizione nel trasporto aereo per cui il traffico internazionale dei passeggeri va alimentato attraverso gli hub nazionali (Francoforte e Monaco, appunto) della compagnia di bandiera. Questa è un'opportunità che il nostro Paese deve cogliere mettendo mano non solo alle infrastrutture di collegamento con Malpensa, ma anche agli accordi bilaterali sul trasporto aereo.

Ciò vuol dire premere l'acceleratore sulla liberalizzazione dei diritti di atterraggio e decollo. La liberalizzazione di diritti di volo non fa male alla nuova Alitalia e certamente fa bene ai passeggeri italiani. Il nostro Governo è chiamato a decidere non sull'eventuale offesa che il progetto Lufthansa recherebbe al vettore italiano, bensì sul quanto quel progetto andrebbe incontro agli interessi dei viaggiatori. Non si salvaguardano attività industriali e posti di lavoro coprendo con la coperta del protezionismo l'infante nato dalle ceneri di quel regime di monopolio che aveva dato alla vecchia Alitalia le fattezze della bella dormiente nel bosco. Alzando il vessillo dello status quo a difesa dell'infante custodito nella fortezza del protezionismo, il governo farebbe scivolare verso il basso la qualità della nuova Alitalia, danneggiando ancora una volta i consumatori e ponendo nuove ipoteche a carico dei contribuenti. Tra le cose che meglio riescono ai mercati liberati dai lacci del protezionismo c'è l'incoraggiamento della sperimentazione. Ciò di cui tanto si avverte il bisogno nell'industria del trasporto aereo dopo tanti fallimenti provocati dal regime monopolistico. Un pluralismo di voci, a cominciare da quello tra Lufthansa e nuova Alitalia, che sia disciplinato da un regolamento che vede il governo arbitro tra le parti, promuoverebbe competizione, cooperazione e flessibilità. Si dischiuderebbero così nuove opportunità a vantaggio di tutti i protagonisti. Più rotte per i passeggeri con un singolo biglietto sul cui prezzo non pesano inefficienze e rendite monopolistiche. Più decisa la

spinta all'innovazione che costringerebbe Alitalia e Lufthansa a convivere in un gioco in cui competizione e cooperazione s'intrecciano.

3) ALITALIA: MONTA PROTESTA NORD, GIOVEDI' MALPENSA-DAY

Si fa burrascoso il cielo della nuova Alitalia, in vista del decollo martedì 13 gennaio. Le intese di massima con Air France-Klm per l'alleanza internazionale sarebbero state raggiunte, anche se mancano ancora le firme definitive. Ma intanto montano le polemiche del 'partito del Nord' che prepara per giovedì 8 un 'Malpensa-day' in difesa dell'aeroporto varesino, ritenuto penalizzato dal network disegnato dalla nuova compagnia, nata dall'integrazione tra la vecchia Alitalia e il vettore privato Air One.

Il presidente di Alitalia-Cai, Roberto Colaninno, dovrebbe comunque incontrare già lunedì 5 il ceo di Lufthansa, Wolfgang Mayrhuber, probabilmente a Milano; con molta probabilità terrà banco il tema Malpensa, 'porta' del mercato italiano per i tedeschi, che infatti negli ultimi giorni avrebbero intensificato il pressing sulla nuova compagnia privata italiana, proprio in vista della ormai definitiva alleanza con Parigi. Il nuovo colloquio Colaninno-Mayrhuber vorrà ancora esplorare la sussistenza di spazi reali per un accordo con la compagnia tedesca, che dovrà comunque essere necessariamente alternativo all'intesa con Air France.

Con i francesi si è ormai però al rush finale: i rispettivi legali sono alla fase ultimativa della stesura degli accordi. Parigi dovrebbe così entrare con una quota del 25%, pagando circa 310 milioni di euro e con tre suoi uomini nel cda. Intanto Alitalia-Cai sta mettendo a punto la nuova squadra: responsabile del servizio legale è Rita Ciccone, ex segretario generale dell' Antitrust; Giovanni Di Stefano responsabile delle Risorse Umane, Giuseppe Sammartino a capo dello staff dell'amministratore delegato Rocco Sabelli, Gianluigi Di Francesco all'information technology. Giancarlo Schisano, responsabile dell'operativo della vecchia Alitalia, dovrebbe per il momento restare, anche se con un ruolo ridimensionato. Sempre lunedì ripartono i tavoli con i sindacati per monitorare la fase di assunzione del personale, mentre monta protesta del Nord.

"La Lega è pronta a tutto per difendere Malpensa, anche alle geometrie variabili in Parlamento", avverte in un'intervista al 'Sole 24 Ore' il sottosegretario leghista alle Infrastrutture Roberto Castelli, che precisa: "si illude chi crede che la Lega sia pronta a barattare questa battaglia sull'altare del federalismo fiscale". Giovedì 8, quattro giorni prima del decollo (caratterizzato comunque da uno stop operativo di 7-8 ore), a Milano verrà celebrato un 'Malpensa-day': il presidente della Provincia Filippo Penati chiama a sostegno dello scalo sindacati, consumatori, imprese, istituzioni e la Sea per coordinare un'azione comune contro l'affossamento di Malpensa, e decidere insieme le iniziative per la liberalizzazione dei diritti di volo per le rotte intercontinentali abbandonate da Alitalia. A Castelli replica il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli: la vicenda Alitalia, dice, "ci obbliga a riesaminare e ripensare l'intero sistema aeroportuale italiano attraverso il concorso e il confronto con i gestori e le compagnie aeree che operano in Italia. In questo contesto si potranno esaminare tutte le azioni finalizzate a un'ulteriore valorizzazione di Malpensa".

Ma Penati punta il dito contro le élite economico-finanziarie e le istituzioni milanesi e lombarde, ree, secondo il presidente della Provincia, di "aver decretato loro e non Roma, la morte di Malpensa", legata a doppio filo alla vicenda dell' Expo, "perché - dice - la non liberalizzazione uccide Malpensa, ma protegge i loro investimenti in Cai, garantendo alla nuova Alitalia un regime di monopolio".

Ansa.it 07.01.2009

4) Milano e i suoi scali. Ecco la vera partita

L'antagonismo e la competizione non è tra Fiumicino e lo scalo alle porte di Busto Arsizio, ma tra due "partiti" nel capoluogo lombardo e dintorni, quello "di Malpensa" e quello del "Milan City Airport", ossia della promozione di Linate a un aeroporto analogo al National Airport di Washington (un quarto d'ora di taxi dalla Casa Bianca e dal Congresso).

I due partiti si confrontavano già negli Anni Ottanta. Allora guidavo il nucleo di valutazione degli investimenti pubblici. Ufficialmente la strategia era di fare diventare Malpensa un "hub" europeo; ufficiosamente leaders politici di Milano e della stessa Regione Lombardia premevano per la trasformazione di Linate in "Milan City Airport". Lo scontro era così aspro che convinse Klm a pagare una salata penale ad Alitalia al fine di sciogliere un'alleanza per molti aspetti "naturale": la compagnia olandese aveva la flotta, l'organizzazione e la tecnologia ma non una base di domanda interna e il suo "hub" Schiphol alle porte di Amsterdam non poteva essere ampliato, mentre Alitalia aveva il mercato interno e l'"hub" di Malpensa rivolto verso l'Europa. Gli enti locali della Lombardia - molti dei quali con amministrazioni favorevoli al "Milan City Airport" - hanno frapposto ostacoli d'ogni sorta allo sviluppo di Malpensa: da vincoli paesaggistici e storici per frenare l'infrastruttura all'inquinamento acustico (con i decibel da tenersi al di sopra di un certo livello per far fruire i comuni dell'indennizzo ma non troppo alti per non disturbare gli abitanti). Pullulavano, inoltre, altri scali lombardi per il "low cost". Ancora un anno fa, due economisti milanesi (non certo collaterali al centro destra) Tito Boeri e Andrea Boitani, criticavano "i limiti ed i misfatti" di Malpensa su Lavoce.Info dell'8 gennaio 2008. Chi s'intende di trasporto aereo sa che, sotto il profilo organizzativo e tecnico, è arduo pensare alla coesistenza tra un "hub" delle dimensioni di Malpensa e un "Milan City Airport" con valenza strategica e internazionale. Nella stessa New York, l'entrata in funzione del J.K. Kennedy Airport fece sì che il più centrale aeroporto Fiorello La Guardia diventasse base per una navetta low cost (l'Eastern Airlines shuttle) con Washington e perdesse tutte le rotte lunghe. Le anticipazioni sui voli della nuova Alitalia dal 13 gennaio mostrano che il partito del "Milan City Airport" la ha avuta vinta ancora una volta, con rotte verso tutte le maggiori capitali europee. Non sarà certo un'eventuale alleanza con Lufthansa a cambiare il quadro: gli olandesi hanno informato i loro vicini su quanto è radicato ed esteso il partito del "Milan City Airport". Una ragione di più per indurre Colonia (sede della Lufthansa) ad andarci con i piedi di piombo. **Il Tempo.it 07.01.2009**

5) Air France e Alitalia vicine alle nozze: per 500 lavoratori comincia il calvario

Non più numeri, percentuali e "unità". Quelli che sfileranno oggi nel piazzale di Malpensa sono 500 lavoratori in carne e ossa che dal 13 gennaio - data del decollo della nuova Alitalia non avranno più un posto. Sono le ultime vittime sacrificali della guerra dei cieli che va avanti da oltre un anno e che ha visto già 900 dipendenti Sea entrare in cassa integrazione a rotazione.

LA CONDANNA

Alitalia è sul punto di firmare con Air France che ridurrà i voli intercontinentali del 20 per cento. Il 9 gennaio, quattro giorni prima dell'entrata in vigore del nuovo operativo, i vertici della cordata italiana incontreranno quelli della compagnia francese. E sarà per un sì. Sì al piano che toglie risorse e rotte a Malpensa.

I TAGLI AL PERSONALE

Confermato anche il disinvestimento sul fronte merci con la soppressione dei cinque MD11 che decollavano dallo scalo varesino e che ora resteranno a terra. Così 500 dipendenti della società Ala che gestisce il servizio "handling" non avranno più un posto. Perché il cargo non rientra negli asset acquisiti da Cai. Una circostanza che getta nella crisi più nera le società che si occupano di servizi a terra.

«Per loro non c'è la cassa integrazione che è stata riservata ai dipendenti di Alitalia e di Fiumicino», tuona il segretario regionale della Cgil Franco Brioschi che oggi, alle 8.30, sarà con le sigle confederali nell'area cargo. «Non sappiamo più come difenderli. Da un anno gridiamo che si stava decidendo sulle loro teste ma nessuno ci ha ascoltati», dice.

E i tre sindacati durante la manifestazione stabiliranno anche le "iniziative di lotta" per tentare in extremis di salvare qualche posto. Non è escluso che prevalga la linea dura, fino all'occupazione dell'aeroporto: «Noi siamo per il rispetto delle regole ma se le carte sono truccate allora siamo disposti a forzarle», spiega un altro sindacalista.

LO SCONTRO POLITICO

Le regole del resto non le fa il mercato ma la politica. Ancora ieri il sindaco della Capitale Alemanno

ha ribadito a muso duro: «Pensare che Fiumicino ceda il passo a Malpensa è pura follia: complementarità sì, ma il ruolo di Fiumicino non si tocca». Tutto compatto il “partito per Malpensa” che vede schierati il sindaco di Milano Letizia Moratti, il presidente della Regione Roberto Formigoni e della Provincia Filippo Penati. Quest’ulti mo domani sarà proprio all’aeroporto varesino per il “Malpensa Day”.

«Con Cai, risultato della cordata di imprenditori italiani non c'è futuro per Malpensa. Dopo la tanto sbandierata operazione patriottica per l'italianità della nuova Alitalia, di cui per altro l'azionista di maggioranza relativa sarà il partner straniero con il 25%, non vengono date certezze per il futuro dell'hub lombardo, prevedendo solo poco più del 10% dei voli rispetto a prima. Ovvero dal 13 gennaio, quando entrerà in vigore il nuovo programma voli di Cai, si passerà dai 1350 voli settimanali effettuati fino a 10 mesi fa, ai 98 voli settimanali internazionali e intercontinentali ai quali bisogna aggiungere ben 39 collegamenti con Parigi dai due aeroporti milanesi, Linate e Malpensa».

Cronaca qui.it MALPENSA 07/01/2009 -

News Slai Cobas

1) Versamento imposta sostitutiva TFR La rivalutazione del TFR. Calcolo dell’acconto e del saldo. Modalità e termini di versamento. Casi particolari

Sui redditi derivanti dalle rivalutazioni dei fondi per il trattamento di fine rapporto è applicata l’imposta sostitutiva delle imposte sui redditi nella misura dell’11 per cento.

Come indicato nel sito dall’Agenzia delle Entrate tale versamento dell’imposta, che è a carico del sostituto, avviene in acconto (entro il 16 dicembre) e a saldo (entro il 16 febbraio dell’anno successivo).

Le indicazioni che l’Agenzia ci fornisce, che sono appresso indicate, ricordano anche che, in relazione ai soggetti che aderiscono ad una forma pensionistica complementare non si verifica il presupposto per l’applicazione dell’imposta sostitutiva in quanto risultano privi del trattamento di fine rapporto che viene interamente destinato al fondo pensione.

1. La rivalutazione del TFR

L’articolo 2120 del codice civile prevede che il fondo TFR accantonato al 31 dicembre di ogni anno (escluso le quote maturate nell’anno stesso) deve essere rivalutato sulla base di un coefficiente composto da un tasso fisso dell’1,50% e da uno variabile pari al 75% dell’aumento dell’indice dei prezzi al consumo, per le famiglie di operai ed impiegati, accertato dall’ISTAT, rispetto al mese di dicembre dell’anno precedente.

La rivalutazione si effettua alla fine di ciascuno anno o al momento della cessazione del rapporto di lavoro. In quest’ultimo caso l’indice ISTAT è quello risultante nel mese in cui è avvenuta la cessazione del rapporto di lavoro.

2. Calcolo dell’acconto

L’acconto di dicembre si può determinare utilizzando due metodi:

- storico;
- previsionale.

2.1 Metodo storico

Il calcolo mediante il metodo storico prevede che il sostituto applichi la percentuale del 90% alle rivalutazioni maturate nell’anno solare precedente, tenendo conto anche delle rivalutazioni relative ai TFR, eventualmente, erogati nel corso dello stesso anno.

2.2 Metodo previsionale

In alternativa, il sostituto d’imposta può scegliere di calcolare l’acconto, presuntivamente, nella misura pari al 90% delle rivalutazioni che maturano nello stesso anno per il quale l’acconto è dovuto.

In questo caso, il sostituto d'imposta determina con esattezza la retribuzione utile ai fini del calcolo del trattamento di fine rapporto riferita al periodo di paga di dicembre per il quale alla data prevista per il pagamento dell'acconto (appunto il 16 dicembre di ciascun anno) non è ancora «maturata» la quota del trattamento di fine rapporto di competenza.

Tale quota deve essere sommata alle restanti quote del trattamento di fine rapporto maturate nell'anno al fine di determinare la base di calcolo annuale sulla quale determinare l'acconto d'imposta del 90%.

2.3 Dipendenti cessati prima del 16 dicembre

Alle modalità di calcolo sopra descritte, fa eccezione il caso in cui prima del 16 dicembre di ciascun anno tutti i dipendenti abbiano cessato il rapporto di lavoro.

Se si verifica questa ipotesi è possibile applicare l'acconto non sulla quota di rivalutazione dell'anno precedente ma sulla quota di rivalutazione maturata nello stesso anno in cui si versa l'acconto.

3. Calcolo del saldo

Il saldo dell'imposta sostitutiva da versare entro il 16 febbraio dell'anno successivo all'anno a cui si riferisce la quota di rivalutazione sulla quale l'imposta è stata calcolata, viene calcolato prendendo come riferimento la fine dell'anno e applicando l'aliquota dell'11% sulle rivalutazione del TFR determinatesi nell'anno stesso.

L'importo da versare è al netto di quanto già versato a titolo di acconto.

4. Modalità e termini di versamento

Come già anticipato, le scadenze per il versamento dell'imposta sostitutiva sono le seguenti:

- acconto: 16 dicembre di ogni anno;
- saldo: 16 febbraio dell'anno successivo.

In caso di cessazione del rapporto di lavoro, in corso d'anno, i termini di versamento restano invariati.

Per il versamento, che va fatto utilizzando il modello F24, sono previsti i seguenti codici tributo:

- 1712, per l'acconto;
- 1713, per il saldo.

Inoltre, i datori di lavoro possono, eventualmente, compensare, direttamente nel modello F24, l'imposta in questione con eventuali crediti maturati.

Va anche ricordato che, l'art. 11, comma 4-bis del D.Lgs. n. 47/2000, ha esteso anche al versamento dell'imposta sostitutiva, la possibilità di usufruire, qualora esistente, del credito derivante dall'anticipo d'imposta sui trattamenti di fine rapporto previsto dall'art. 3 della legge n. 662/1996.

Tale credito, può essere utilizzato mediante modello F24, fino a compensazione dell'imposta sostitutiva dovuta, indipendentemente dalla procedura disciplinata dal richiamato art. 3.

In tal caso, l'importo compensato non rileva ai fini della determinazione del limite annuo massimo di compensazione.

5. Casi particolari

In caso di operazioni di fusione o di scissione che comportano l'estinzione dei soggetti preesistenti, gli obblighi di versamento dell'acconto (ed anche del saldo) dell'imposta sostitutiva sono adempiuti:

- dagli stessi soggetti fino alla data di efficacia della fusione o della scissione;
- dalla società incorporante, beneficiaria o comunque risultante dalla fusione o dalla scissione, successivamente alla suddetta data di efficacia dell'operazione.

In presenza di operazioni che non comportano l'estinzione dei soggetti preesistenti, gli obblighi di versamento devono essere adempiuti:

- dal soggetto originario, relativamente al personale per il quale non si verifica alcun passaggio presso altri datori di lavoro;
- dal soggetto presso il quale si verifica, senza interruzione del rapporto di lavoro, il passaggio di dipendenti e del relativo TFR maturato, relativamente a questi dipendenti.

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. 139

Milano, 07.01.2009