



Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale

Viale Liguria, 49 - 20143 Milano - Tel/Fax: 02-8392117

-0299982727

slaicobasaeroportuali@email.it

www.slaicobasmilano.org –

www.slaicobas.it

www.mogulus.com/slaicobastv

www.youtube.com/slaicobas

News trasporto aereo

- 1) Alitalia, tocca agli assistenti di volo Lufthansa: "Seguiamo ora per ora"
- 2) Alitalia, Scajola: «Niente derby Roma-Milano»
- 3) Enac avverte: "Licenza non facile per la nuova Alitalia"
- 4) Niente hub e trasferte: Alitalia taglierà i costi
- 5) ALITALIA/ Air France o Lufthansa non saranno mai minoranza nella nuova compagnia

News Slai Cobas

- 1) Istat, 291mila senza lavoro in più Tasso disoccupazione sale al 6,7%
- 2) PA/ E Brunetta diventa uno sfondo per il pc

Approfondimenti:

- 1) Alitalia, tocca agli assistenti di volo Lufthansa: "Seguiamo ora per ora"

Adesso tocca agli assistenti di volo. Manca infatti solo la firma dei loro sindacati di categoria all'accordo sottoscritto nei giorni precedenti dai confederali e dalle sigle dei piloti. Avia e Sdl, i due sindacati che rappresentano la maggioranza degli assistenti di volo (l'80%), sono stati convocati stamane a Palazzo Chigi, con i vertici della Cai. La riunione è presieduta dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta. Se, come tutti ritengono, l'accordo verrà firmato da tutte le sigle sindacali, si affronterà la questione del partner straniero.

In campo ci sono Lufthansa ed Air France. Anche se non ufficialmente, ciascuna delle due compagnie si è fatta avanti: le offerte sono molto diverse, e hanno avuto anche una prima valutazione da parte dei sindacati.

Le dichiarazioni di Lufthansa, che aspira a [una quota del 49 per cento della nuova Alitalia](#), sembrano piuttosto fiduciose: "Il mercato italiano è per noi molto interessante e anche importante - ha detto stamane in un'intervista al quotidiano online Affaritaliani.it la portavoce corporate della compagnia tedesca Claudia Lange -. Stiamo continuando a osservare la situazione molto da vicino. In ogni momento seguiamo con attenzione gli sviluppi del caso Alitalia e le notizie che provengono dall'Italia. Giorno per giorno e anche ora per ora. Ma al momento non possiamo rilasciare altri commenti sugli attuali sviluppi".

Questo non significa che sia accantonata la soluzione Air France, che aprirebbe però uno scenario problematico a Malpensa. La compagnia aerea francese infatti si concentrerebbe su Fiumicino: gli amministratori lombardi e gli esponenti della Lega chiedono da tempo, in questo caso, che Malpensa possa organizzarsi autonomamente, concludendo accordi con altre compagnie.

La Repubblica.it (29 settembre 2008)

- 2) Alitalia, Scajola: «Niente derby Roma-Milano»

Claudio Scajola, ministro dello Sviluppo, boccia il duello Roma-Milano. Per la nuova Alitalia, meglio puntare su un modello "a rete" che eviti legami troppo stretti tra la compagnia e un singolo aeroporto. Lo spiega in questa intervista al Messaggero nella quale invita la politica, dopo le ultime uscite di Lega e An, a fare un passo indietro e a lasciare libera Cai di fare le sue scelte. Non teme il verdetto europeo vista la «forte discontinuità» tra l'Alitalia prima e dopo la cura. E dà i voti a tutti i protagonisti della

lunga battaglia che dovrebbe concludersi oggi con l'ultimo sì degli assistenti di volo.

Dopo l'accordo con Cgil e piloti, per il futuro di Alitalia diventa decisiva la scelta del partner estero. Lufthansa o Air France: quale preferisce?

«Si tratta di una scelta squisitamente industriale, che deve rispondere a criteri industriali e non politico-territoriali. L'obiettivo è garantire la massima penetrazione sui mercati mondiali col maggior numero di rotte possibili in aree strategiche. Per questo, come ha ribadito Berlusconi, la scelta è di Cai. Da un punto di vista generale, sia Air France che Lufthansa hanno vantaggi e svantaggi: Air France, per esempio, è già partner di Alitalia in Skyteam, mentre Lufthansa ha un'organizzazione a rete omogenea a quella della nuova Alitalia. Ma, ripeto, la scelta è di competenza di Cai».

Sebbene la scelta sia di competenza della Cai, finisce per mettere in competizione Roma e Milano. Può Roma sopportare un ridimensionamento di Fiumicino? E può Milano reggere un ridimensionamento di Malpensa proprio mentre sta per entrare nel vivo l'Expo 2015? Come si esce dal dilemma?

«E' sbagliato fare dipendere il futuro degli aeroporti dal futuro di una sola compagnia, specialmente in un mercato di trasporto che si liberalizza. Tutti i territori e gli aeroporti possono avere legittime aspettative, ma sarebbe sbagliato legarsi ad un singolo vettore pur importante come Alitalia. Altrimenti si finisce per anteporre l'interesse di un aeroporto a quello della compagnia, come è successo infatti ad Alitalia in passato contribuendo a causarne le difficoltà. Per questo, la nuova Alitalia deve essere libera di scegliere come svilupparsi secondo il proprio disegno industriale senza troppe pressioni politico-territoriali-sindacali».

Le forze politiche e il sindacato sono divisi sulla scelta del partner. E anche all'interno del governo emergono opinioni diverse, come quelle manifestate da Lega e An. Non rischia di essere un elemento di frattura?

«Non credo, al di là di legittime aspettative che tutti possono nutrire, è chiaro che occorre affidarsi al disegno industriale di Cai. Non riconoscerlo significherebbe fare un passo indietro e tornare alle logiche non certo di impresa che hanno portato la vecchia Alitalia al disastro».

Sull'operazione Cai-Alitalia rimangono comunque due incognite: il verdetto della Ue e quello dell'Antitrust. Il presidente Catricalà ha chiesto una modifica della deroga accordata a Cai, proponendo di introdurre un limite temporale al 30 giugno 2009. Il governo accoglierà la proposta? Cosa si aspetta da Bruxelles?

«La richiesta dell'Antitrust sarà attentamente valutata in sede di conversione del decreto legge Alitalia. Sul fronte europeo, non mi pare ci siano preoccupazioni tenendo conto della fortissima discontinuità tra la vecchia e la nuova Alitalia. Siamo davanti ad una nuova compagnia, che nasce tra partner privati, senza azionisti pubblici, che fonde asset di Alitalia e AirOne, che avrà una nuova licenza di volo e nuovi contratti di lavoro».

La "battaglia" sul salvataggio di Alitalia si è sostanzialmente conclusa: il ruolo negoziale di Gianni Letta, la posizione rigida della Cgil. Come valuta il ruolo dei protagonisti e più in generale l'esito finale della vicenda?

«Va dato merito prima di tutto al presidente Berlusconi di aver creduto ad una soluzione di mercato nazionale, a Gianni Letta di aver condotto la vicenda con sangue freddo, fermezza e in continuo collegamento col premier. Ai ministri che hanno gestito le trattative, senza mai chiudere le porte ad alcuno, al commissario Fantozzi per la competenza dimostrata. Al Pd, almeno a parti di esso, che era partito con la logica dello sfascio, e che poi però ha fatto una rapida retromarcia quando ha capito che anche i suoi elettori volevano il salvataggio di Alitalia. Ai sindacati, che chi prima e chi dopo, si sono mossi con responsabilità e realismo, specie quando si è capito che davvero questa volta lo Stato Pantalone non sarebbe intervenuto e che si sarebbero sospese le licenze mandando a casa 20 mila lavoratori. Non ci sarebbe stato più tempo né ragione per alcune retoriche sindacali e ostruzionismi che hanno caratterizzato in passato le trattative della compagnia di bandiera. Insomma, promuoverei tutti i protagonisti, magari dopo un esame di riparazione per qualcuno».

Il Messaggero (29 settembre)

3) Enac avverte: "Licenza non facile per la nuova Alitalia"

Con la firma di Anpac e Up si è aggiunto un tassello fondamentale nella trattativa con Cai e Governo per la nuova Alitalia, che, secondo varie ipotesi, potrebbe decollare entro il primo novembre. Si attende ancora l'adesione delle rappresentanze sindacali di assistenti di volo. Così come si dovrà attendere il rilascio della licenza di operatore alla Compagnia Aerea Italiana, che dovrà rilasciare l'Enac. A questo proposito il presidente Vito Riggio ha affermato che, per far decollare la nuova Alitalia al più presto "occorre iniziare a lavorare subito e molto". "È comunque difficile - ha aggiunto Riggio -: il certificato dell'Alitalia non potrà essere trasferito alla nuova compagnia perché si porrebbe un principio di continuità che potrebbe essere valido, per analogia, anche per i debiti della vecchia Alitalia" **TTG.it 29.09.08**

4) Niente hub e trasferte: Alitalia taglierà i costi

Dall'alto in basso: Milano, Venezia, Torino, Roma, Napoli, Catania. Cambierà, con la Nuova Alitalia, anche il ruolo degli aeroporti italiani. Perché il piano Fenice prevede, al posto dei due hub che fino a un anno fa hanno contraddistinto il network di Alitalia, un sistema «multibase», articolato, appunto, sui sei aeroporti principali. Un sistema policentrico, simile a quello esistente, per esempio, in Germania, che trae la sua logica da due presupposti: la rinuncia al sistema «hub and spoke» (la concentrazione del traffico in uno scalo di smistamento), e la conformazione allungata della Penisola. In Italia un piano degli aeroporti negli ultimi vent'anni non è mai stato attuato, e la crescita degli scali, parallela a quella delle compagnie low cost, ha creato un sistema spesso irrazionale per il territorio. Gli aeroporti commerciali sono 37, non sono mai stati «classificati», e spesso si fanno concorrenza tra di loro. I progetti della Nuova Alitalia potranno rimescolare le carte. Una base è un aeroporto nel quale risiedono aerei, equipaggi e manutenzione di linea (quella che provvede ai controlli quotidiani). Il network della compagnia si concentrerà nei sei scali prescelti, mentre si alleggerirà sugli altri. Si possono anche imbastire dei calcoli, sulla base dei dati finora noti. L'attuale flotta di Alitalia più Air One conta all'incirca 220 aerei, che scenderanno a 137 con la Nuova Alitalia: si perderanno una sessantina di aerei di medio raggio. Visto che ciascuno di questi fa sei voli al giorno, l'offerta di Alitalia sarà ridotta, all'incirca di 360 voli quotidiani. A scapito soprattutto degli aeroporti nei quali non sarà creata una base, da Verona a Bologna, da Bari a Genova. Questo significa che in questi scali si libereranno spazi che potranno essere occupati da nuovi operatori (infatti le richieste «straordinarie» di slot ad Assoclearance, in questo periodo, hanno riguardato un po' tutti gli aeroporti italiani). Dove c'è domanda, è inevitabile che l'offerta si adegui. Il sistema multibase per la Nuova Alitalia significa anche notevoli risparmi di costi: perché il personale dovrà risiedere nei pressi dello scalo e raggiungerlo con mezzi propri. Alitalia è sempre stata una società romanocentrica, e questa sua trasformazione sarà sicuramente delicata dal punto di vista delle relazioni sindacali. Parte del personale verrà trasferito, e molti resisteranno. Potranno esserci licenziamenti e riassunzioni; anche in questa chiave va letta la disponibilità di Cai al riassorbimento di mille precari nei prossimi tre anni. Se così non fosse - se cioè il personale non vivesse nei pressi delle basi - si replicherebbero gli sprechi già visti in questi anni a Malpensa, dove ogni mattina arrivavano gli aerei da Roma con gli equipaggi pronti a prendere servizio sui voli di lungo raggio. Per ora, il sistema aeroportuale sta vivendo con difficoltà la crisi di Alitalia perché i crediti per 200 milioni vantati dalle società di gestione sono passati all'amministrazione straordinaria, con procedure di liquidazione diverse e gravate di qualche incertezza. «Solo a Bari, siamo esposti per 6 milioni - spiega il presidente di Aeroporti di Puglia, Domenico Di Paola, che è anche presidente di Assaeroporti - e sto valutando, insieme ai legali, la possibilità di chiederne conto a Sky Team». La determinazione di Di Paola ha un precedente visibile: sul prato dell'aeroporto di Bari è fermo un aereo di Alpi Eagles, del quale Aeroporti di Puglia ha ottenuto il sequestro, autorizzato dall'Enac, in virtù dei propri crediti nei confronti della compagnia. Quanto al piano Fenice, Di Paola non si sbilancia: «Valuteremo a posteriori. Terremo monitorati i tre principali indicatori: tariffe, passeggeri e numero delle destinazioni. Solo misurando questi indici - conclude Di Paola - si capirà se

passare dalla vecchia alla Nuova Alitalia sarà stato un bene o un male per il Paese». **Il giornale.it**
29.09.08

5)ALITALIA/ Air France o Lufthansa non saranno mai minoranza nella nuova compagnia

Il salvataggio di Alitalia sembra ormai compiuto. Mancano solamente le firme dei sindacati di categoria degli assistenti di volo (Avia e SdL) perché il passaggio della compagnia a Cai diventi definitivo. Una mossa che sembra aver dato il via libera al sì dei sindacati è l'ingresso da subito nel capitale del nuovo vettore di due grossi partner internazionali (Air France e Lufthansa) seppur con quote di minoranza (intorno al 15%). Che conseguenze avrà questa "presenza" straniera? Ne abbiamo parlato con Stefano Paleari, Direttore Scientifico dell'International Center for Competitiveness in the Aviation Industry (Iccsai).

Professor Paleari, come vede l'ingresso di Air France e Lufthansa nella nuova compagnia?

Il fatto che ci sia il bisogno immediato dell'ingresso di un partner forte nella Cai, vuol dire che l'idea di avere una compagnia nazionale sostanzialmente indipendente è già tramontata.

Perché?

Perché il partner che entrerà condiziona pesantemente le strategie, non solo di Cai, ma di tutta la rete aerea nazionale. Infatti, due volte all'anno (a giugno e a novembre) si tiene una riunione mondiale (alla Iata) nella quale i vettori dichiarano quali sono le loro intenzioni sulle varie rotte (il cosiddetto scheduling). Ogni compagnia ha una dotazione di slot che può decidere di occupare oppure no. Quando fa lo scheduling dichiara quali sono gli slot che vuole occupare.

Lei ritiene che in quel caso Cai non sarà "autonoma" nelle decisioni?

Esattamente. In queste riunioni parleranno quelli che se ne intendono. Quando si faranno le valutazioni di tipo industriale nella nuova compagnia parleranno quelli che se intendono. Ho quindi l'impressione che l'ingresso di una compagnia del calibro di Air France o Lufthansa è del 15% con riferimento al capitale azionario, ma sarà almeno del 51% con riferimento al capitale industriale, cioè rispetto alle politiche della compagnia aerea (rotte, gestione, ecc.).

Eppure c'è chi sostiene che l'ingresso di soci stranieri sarà di minoranza...

Sarà minoranza solo in termini finanziari. Bisogna prendere atto che l'italianità viene mantenuta sotto il profilo societario e non sotto il profilo industriale. Inoltre, essendo il settore aereo capital intensive, il prossimo aumento di capitale verrà probabilmente sottoscritto dal partner straniero che è più forte, e che di conseguenza aumenterà la sua quota nella società.

Qualcuno ha però dichiarato nei giorni scorsi che in caso di aumento di capitale il socio straniero non potrà mai arrivare a detenere più del 49% della compagnia...

Bisogna effettivamente vedere se questo sta scritto da qualche parte. Mi sembra però strano che il partner straniero non possa fare un'operazione del genere: sarebbe controproducente per la Cai stessa. Se volesse comprare più aerei non potrebbe farlo qualora i soci italiani non abbiano le risorse per farlo, mentre quelli stranieri sì?

Quali differenze ci saranno per il nostro sistema del trasporto aereo se la "maggioranza" verrà acquisita da Air France piuttosto che da Lufthansa?

Io sono sempre stato un sostenitore di una maggiore sintonia di Lufthansa con il nostro sistema. Ritengo però che la vera domanda da fare sia questa: riusciremo a separare il destino della Cai da quelli della politica del trasporto aereo italiano? Mi spiego: le ultime evoluzioni sulla Cai, sulle firme dei sindacati, sono interessanti dal punto di vista politico, ma non mi appassionano. Il vero problema è quale grado di autonomia si vuol dare alle società di gestione aeroportuale e ai sistemi regionali. Adesso che la vicenda Alitalia ha trovato una soluzione, cerchiamo di guardare oltre e di capire come sarà il sistema del trasporto aereo.

Lei come vorrebbe che fosse?

Vorrei che entro 30 giorni si arrivasse a un sistema tariffario semplificato (deve essere un distillato dell'attuale delibera Cipe e delle linee guida Enac) e molto flessibile (deve dare adeguata flessibilità ai diversi aeroporti), accompagnato da un piano di investimenti da parte dei gestori in grado di soddisfare le loro esigenze e quelle del mercato. Mi sto poi chiedendo se potrebbe essere utile costruire una sorta di coordinamento transregionale tra gli aeroporti del Nord da un lato e quelli del Centro-Sud dall'altro, che hanno caratteristiche diverse.

A proposito di aeroporti, non crede che Malpensa possa essere penalizzata se Air France accrescesse la propria forza nella Cai?

No, credo che rispetto ad alcuni mesi fa la situazione sia cambiata. Il sistema del Nord ha già incominciato a organizzarsi.

La Sea ha dovuto rimboccarsi le maniche, ha cercato di attirare nuovi vettori con prospettive di medio-lungo termine e ha saturato una parte degli slot liberati da Alitalia. Il risultato di questo lavoro è che la perdita accumulata da Malpensa è inferiore alla perdita che avrebbe dovuto registrare solamente per lo spostamento dei voli Alitalia a Fiumicino.

Sicuramente la liberalizzazione degli accordi bilaterali aiuterebbe Malpensa in questo suo "recupero"...

Credo che sia politicamente inaccettabile che siano congelati gli accordi bilaterali senza che l'aeroporto di Malpensa ne abbia un beneficio. Il salvataggio di Alitalia (che non è gratis, ma viene pagato da tutti i contribuenti) ha significato salvare di più il sistema aeroportuale romano. Non credo sia giusto che Malpensa paghi ancora una volta un prezzo dirigitico.

Il Sussidiario.net lunedì 29 settembre 2008

News Slai Cobas

1) Istat, 291mila senza lavoro in più Tasso disoccupazione sale al 6,7%

Ma continuano a crescere le persone che cercano lavoro: l'occupazione su base annua aumenta dell'1,2%. Nel secondo trimestre 2008 il numero delle persone in cerca di occupazione è nuovamente aumentato, portandosi a 1.704.000 (+291.000 unità pari al +20,6% rispetto al secondo trimestre 2007). Il tasso di disoccupazione è aumentato di un punto percentuale in un anno posizionandosi al 6,7%. Lo annuncia l'Istat. In confronto al primo trimestre 2008, al netto dei fattori stagionali, il tasso di disoccupazione è aumentato di due decimi di punto. Si tratta, precisa l'Istat, del più elevato tasso di disoccupazione degli ultimi due anni se si confrontano i dati destagionalizzati. L'aumento è dovuto alla crescita degli inattivi e degli ex-occupati.

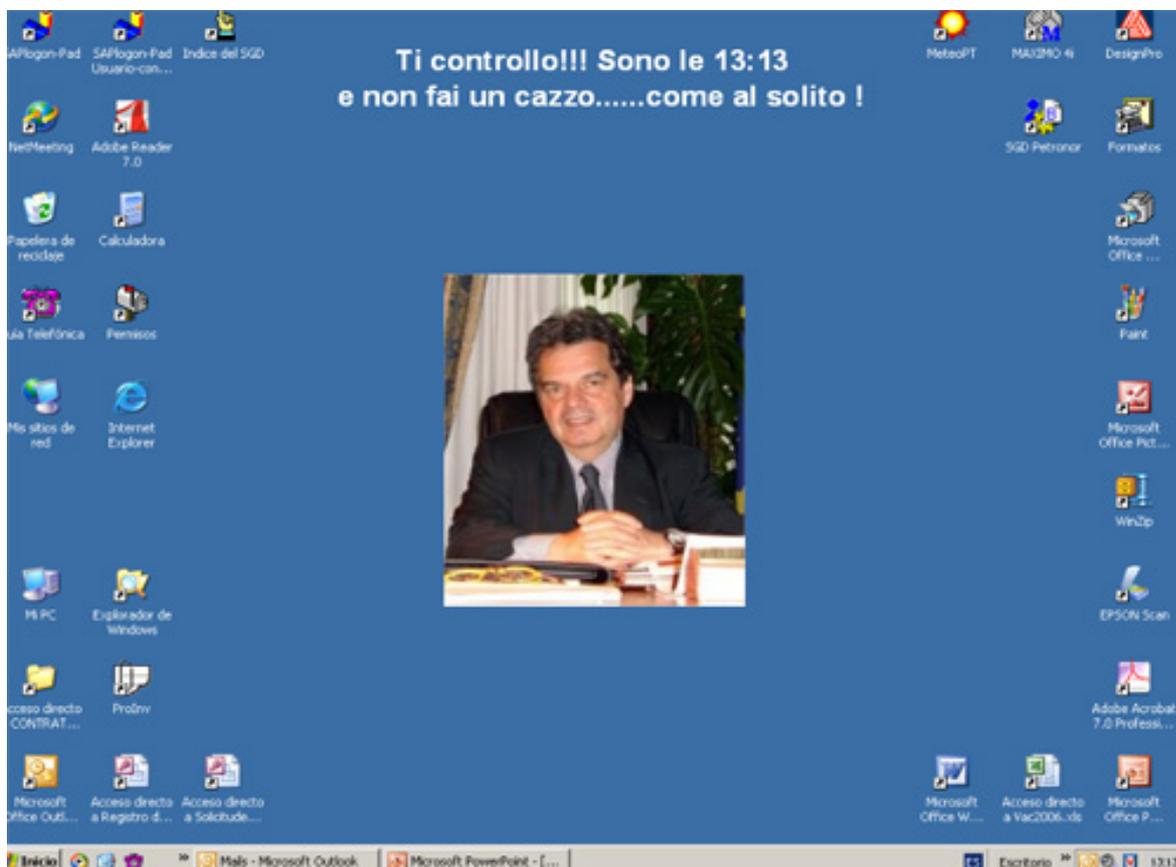
OCCUPAZIONE - Nel frattempo continua a crescere anche l'occupazione. Il numero di occupati è risultato pari a 23.581.000 unità, con un aumento su base annua dell'1,2% (+283.000 unità), in moderato rallentamento rispetto al passato. Nel secondo trimestre 2008, infatti, è aumentato il numero di persone in cerca di occupazione: l'offerta di lavoro ha registrato - secondo i dati Istat - rispetto allo stesso periodo del 2007, una crescita del 2,3% (+574.000 unità). Rispetto al primo trimestre 2008, però, al netto dei fattori stagionali, l'offerta di lavoro è aumentata dello 0,6%. L'aumento dell'occupazione risente del nuovo aumento della popolazione straniera, soprattutto cittadini neo comunitari, ma cresce in modo particolare nel nord. La maggiore occupazione riflette anche la crescita del part-time, modalità di impiego che sembrerebbe sostituire il tempo pieno: la crescita del lavoro ad orario ridotto riguarda inoltre anche gli uomini e, in modo significativo, pari a 110 mila unità. Inoltre, spiega ancora l'Istituto di statistica, circa due terzi dell'aumento degli occupati part-time è di tipo involontario.

TASSO DI OCCUPAZIONE - Il tasso di occupazione della popolazione tra 15 e 64 anni è aumentato di tre decimi di punto rispetto al secondo trimestre 2007, portandosi al 59,2%. L'occupazione cresce soprattutto nel Nord (+1,6%, 189 mila persone); nel Centro la crescita è dello 0,5% (26 mila persone); al Sud è dell'1% (69 mila persone). L'aumento si concentra nel terziario (447 mila persone), specie alberghi, ristoranti, servizi a imprese e famiglie. L'occupazione a tempo determinato sale di 138 mila persone, raggiungendo il 14% del totale: riguarda soprattutto gli uomini, il Nord, i servizi; un terzo dell'aumento interessa gli stranieri. L'aumento tendenziale del tasso di occupazione si deve solo alla componente femminile. L'allargamento dell'area di disoccupazione interessa invece tutto il territorio nazionale e riflette la crescita di inattivi ed ex-occupati (+88 mila nel Centro e al Nord, soprattutto uomini). Nel Mezzogiorno, il fenomeno riguarda le donne inattive.

Corriere della sera.it 29 settembre 2008

2) PA/ E Brunetta diventa uno sfondo per il pc

Se il ministro della Funzione Pubblica, Renato Brunetta, grazie alla sua crociata anti-fannulloni sta raccogliendo consensi a piene mani dai parte dei cittadini italiani (nei sondaggi di gradimento dei ministri è sempre tra i primi 5) , tra i dipendenti della PA pare non sia molto amato. Evidentemente è servito a poco, dopo la lotta all'essenteismo, l'avvio della cosiddetta 'Fase 2'. Il ministro ha infatti promesso che ora premierà gli statali meritevoli. Ma la carota non è bastata ad addolcire il bastone anti-fannulloni, tanto che negli uffici statali è facile trovare pc con uno sfondo per il desktop molto particolare...



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. 89

Milano, 29.09.08