



Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale  
Viale Liguria, 49 - 20143 Milano - Tel/Fax: 02-8392117  
-0299982727 [slaicobasaeroportuali@email.it](mailto:slaicobasaeroportuali@email.it)  
[www.slaicobasmilano.org](http://www.slaicobasmilano.org) – [www.slaicobas.it](http://www.slaicobas.it)  
[www.mogulus.com/slaicobastv](http://www.mogulus.com/slaicobastv) [www.youtube.com/slaicobas](http://www.youtube.com/slaicobas)

## **News trasporto aereo**

- 1) La crescita Air France-Klm è più evidente in Europa**
- 2) Prospettive nere per il trasporto aereo americano**
- 3) TRASPORTO: FRANCIA, AIR FRANCE LANCERA' SUOI TGV**
- 4) Bonanni: «Firmerò per la nuova Alitalia Bisogna evitare il fallimento»**
- 5) Load factor a 91,4% per easyJet in agosto**
- 6) Tempi duri anche per il vettore charter Futura**
- 7) Load factor in salute per Wind Jet**
- 8) ALITALIA: SACCONI, SI CHIUDE ENTRO GIOVEDI'**
- 9) ALITALIA: PILOTI E HOSTESS, PROPOSTA IRRICEVIBILE**
- 10) ALITALIA: PM ROMA APRE FASCICOLO**
- 11) «Diminuiscono i voli ma aumenta il traffico a Malpensa»**
- 12) Alitalia: Tagli a stipendi, ferie e riposi, abolita la quattordicesima**
- 13) Linate rimanga city airport di Milano: lo dichiara il Presidente della Provincia di Milano Penati.**
- 14) Per Alitalia a Napoli intervenga San Gennaro**
- 15) MALPENSA, INGIUSTIFICATA LA TERZA PISTA**

## **News Slai Cobas**

- 1) FS: Petizione per il il macchinista/RLS Dante De Angelis.**
- 2) sciopero di 24 ore per le società Sea spa e Sea handling il giorno 17 settembre 2008**

## **Approfondimenti:**

### **1) La crescita Air France-Klm è più evidente in Europa**

Traffico passeggeri in aumento del 2,8% nel mese di agosto per Air France-Klm. Un risultato che soddisfa il gruppo, ma che pone in risalto un incremento della capacità del 4,7% con la conseguenza di un calo di 1,6 punti percentuali del load factor, a quota 83,7%. La compagnia franco-olandese ha trasportato 6,8 milioni di passeggeri, con un boom sugli Stati Uniti, a +6,6%, e una capacità cresciuta del 6,5%, mentre la crescita sull'Asia, +2,4%, non è andata di pari passo con la crescita della capacità, a +7,1% in più. Tra le zone in calo i Caraibi e la regione indiana, con un traffico a -2,6% e una capacità cresciuta del 4,1%. In crescita il network europeo, a +0,9%, che ha registrato tagli di capacità dell'1,8% **TTG 09.09.08**

### **2) Prospettive nere per il trasporto aereo americano**

I vettori americani hanno previsto di tagliare circa 36mila posti di lavoro entro dicembre. È quanto emerge dall'ultima analisi della Air Transport Association. Le compagnie aeree stanno riducendo i voli - la capacità si abbasserà del 9% secondo le stime Ata -, di conseguenza lasceranno a casa piloti e personale di bordo. Il Labor Department ha annunciato che il tasso di disoccupazione è salito ad agosto al 6,1% dal 5,7% di luglio, infrangendo la barriera psicologica del 6%. Ad agosto la perdita di posti di lavoro nel trasporto aereo è stata di 3mila unità, ma la tendenza è di un netto peggioramento. Basti pensare che Amr, società di cui fa parte American Airlines, il maggiore vettore del Paese, ha annunciato che taglierà l'8% della propria forza lavoro, corrispondente a 6800 posti. United Airlines taglierà 7mila posti entro la fine del 2009 e Continental Airlines altri 3mila per fine anno. Delta Air Lines rinuncerà a 4mila impiegati e Northwest Airlines stima una diminuzione di 2.500 posti. Us Airways Group ha detto che rinuncerà a 2mila lavoratori **TTG 09.09.08**

### **3) TRASPORTO: FRANCIA, AIR FRANCE LANCERA' SUOI TGV**

La compagnia aerea Air France dovrebbe lanciare anche i suoi Tgv, i treni ad alta velocità, nel 2010. Lo ha reso noto oggi il quotidiano francese Le Parisien. La compagnia aerea si assocerà a Veolia per creare una filiale comune già lunedì prossimo per "preparare il lancio di Tgv privati, concorrenti a quelli della SnCF, l'azienda pubblica dei trasporti in Francia, appena i traffici internazionali dei viaggiatori saranno aperti alla concorrenza", scrive il quotidiano. "Questa data del 15 settembre non appare sull'agenda di Air France", ha detto un portavoce della compagnia aerea francese che ha tuttavia confermato che il gruppo dallo scorso luglio stava negoziando un partenariato con Veolia Transport. I Tgv di Air France dovrebbero collegare Parigi a Amsterdam o Londra. Con questa nuova strategia Air France "prende atto della diminuzione del traffico aereo sui tragitti di meno di tre ore", scrive Le Parisien. A questo si aggiunge - continua il giornale - l'aumento del prezzo del gasolio. Sempre secondo Le Parisien Air France avrebbe stretto contatti con Alstom per l'acquisto di convogli Agv (Elettrotreni ad alta velocità) capaci di circolare a 350 chilometri orari. **Ansa.it 08.09.08**

### **4) Bonanni: «Firmerò per la nuova Alitalia Bisogna evitare il fallimento»**

Le condizioni del leader Cisl: clausola anti-scalata e rappresentanza nel board

ROMA — «Sono convinto che le condizioni essenziali per l'accordo comunque si raggiungeranno. Per la Cisl la priorità è evitare il fallimento di Alitalia e salvare 20 mila lavoratori. Per garantire questo firmerò l'intesa, ma mi aspetto che il governo e gli imprenditori coinvolti nell'operazione soddisfino le richieste che vengono da un sindacato ragionevole come siamo noi». Quali richieste? «Tre — risponde il segretario della Cisl, Raffaele Bonanni —. Che il vincolo a rimanere nella nuova Alitalia per almeno 5 anni non sia solo un gentlemen's agreement tra i soci, ma un vincolo contrattuale. Che ci sia un

dispositivo che impedisca a un eventuale partner internazionale di scalare la società ». E il libero mercato? «Dobbiamo difendere gli interessi nazionali. Il mercato italiano è decisivo per gli equilibri tra le grandi compagnie aeree. Non vorrei che la sfida tra i colossi del volo per diventare egemoni spingesse i soci privati a vendere al miglior offerente. Infine, ho chiesto che il sindacato e i lavoratori possano indicare un rappresentante, tra eminenti specialisti, nel consiglio di sorveglianza, dove sarei favorevole all'ingresso anche degli enti locali interessati».Ma così il sindacato e la politica continuerebbero a dettar legge in Alitalia. Con quali risultati si è visto. «No, il management risponderebbe agli azionisti, ma non si può dimenticare che stiamo parlando di un servizio pubblico, anche se affidato ai privati. Il sistema duale garantirebbe equilibrio».Lei davvero pensa che governo e imprenditori possano accettare tali richieste? «Ho visto grande attenzione alle nostre ragioni da parte del sottosegretario alla Presidenza Gianni Letta. Quanto ai privati, devono mostrare più coraggio e aumentare il numero di aerei previsti per la nuova Alitalia, che nel piano sono meno di 140, mentre la compagnia ne ha avuti in passato anche 250. Dopo aver respinto il progetto di Spinetta (Air France), che in sostanza voleva spostare tutto il traffico verso Parigi, non possiamo andare di nuovo verso un ridimensionamento dell'azienda ».Il governo punta all'accordo entro la settimana. Ma con le richieste che avanza lei è impossibile. «No, è possibile. Questa è l'ultima chiamata per Alitalia».Ma avete anche appena respinto la proposta del contratto unico per i dipendenti della nuova compagnia. «Per la Cisl la discussione continua, sapendo che il termine di paragone sono le grandi compagnie, da Lufthansa ad Air France, e non certo Ryanair».Giovedì Alitalia, venerdì l'incontro con la Confindustria sulla riforma del modello contrattuale. Qui avete l'obiettivo di chiudere entro il 30 settembre. Si può andare oltre, magari per aspettare che la Cgil sciolga la riserva? «No. Dopo anni di discussione, non sarebbe comprensibile allungare il brodo. Chiudendo entro il mese saremmo in tempo per rendere strutturali con la Finanziaria le agevolazioni fiscali sulla contrattazione decentrata». È vero che lei è pronto alla firma e sta solo aspettando di capire che vuol fare Guglielmo Epifani (Cgil)? «Nel merito non ho problemi particolari, perché condivido con Confindustria l'esigenza di spostare il baricentro della contrattazione in azienda. E prendo atto che il presidente Emma Marcegaglia non si è trincerata dietro l'inflazione- fregatura del governo all' 1,7% e vuole invece pattuire con noi un indice ragionevole».La Cisl firmerà anche senza la Cgil? «È complicato rispondere con la trattativa in corso. Io — e Guglielmo lo sa bene — mi sono sempre battuto per l'unità. Ma l'unità è uno strumento. Il fine è il miglioramento delle condizioni dei lavoratori. Di tutti i lavoratori. Non sottovaluterei infatti che le nuove regole dovranno poi essere estese anche ai dipendenti pubblici». **Corriere della sera.it 09.09.08**

## **5) Load factor a 91,4% per easyJet in agosto**

Nel mese di agosto easyJet ha trasportato 4 milioni 585mila 739 passeggeri, il 23,7% in più rispetto all'agosto 2007, quando erano state trasportate 3 milioni 706mila 354 persone. Il load factor è stato del 91,3%, di 4 punti superiore allo scorso anno. **Guidaviaggi.it 09.09.08**

## **6) Tempi duri anche per il vettore charter Futura**

C'è un'altra compagnia aerea in difficoltà. Si tratta del vettore charter spagnolo Futura, che ieri ha deciso di sospendere temporaneamente le proprie operazioni e sta studiando un piano di recupero. Tra le azioni da intraprendere, la riduzione di metà del personale, e dell'80% della flotta a partire dall'inverno, con solo 5 velivoli operativi su 22. Per l'alta stagione si parla invece di un taglio del 40%, con 12 aeromobili in volo. **Guidaviaggi.it 09.09.08**

## **7) Load factor in salute per Wind Jet**

Wind Jet ha chiuso il mese di agosto con oltre 240mila passeggeri, registrando così un incremento progressivo del 20% rispetto al 2007. Il load factor nei primi otto mesi dell'anno è cresciuto di 5,3

punti, a quota 75,1%. I posti offerti sono aumentati del 9%. Ed a proposito dell'offerta, il vettore ha lanciato la campagna "Saldi d'autunno": 165mila posti a tariffe promozionali, su tutto il network nazionale. **Guidaviaggi.it 09.09.08**

## **8) ALITALIA: SACCONI, SI CHIUDE ENTRO GIOVEDI'**

"Di solito i contratti collettivi riguardano le parti sociali ma, se ci verra' richiesto, il governo e' pronto a mediare. Tutto si deve chiudere entro giovedi". Lo ha detto Maurizio Sacconi a Sky Tg24 Mattina dopo lo stop registrato ieri nelle tra i piloti e la Cai per il salvataggio di Alitalia. "Il Governo e' estraneo a questo tipo di confronto tanto che ieri non abbiamo partecipato al tavolo delle trattative - insiste il ministro del Welfare - ma se le parti concordemente lo chiederanno, siamo pronti anche a svolgere una funzione di mediazione perche' questa e' una buona regola nelle relazioni industriali. L'azienda e' consapevole che i piloti costituiscono una componente straordinariamente importante - continua Sacconi - e prestera' attenzione ad alcune delle loro ragioni, cosi' come i piloti dovranno capire le ragioni competitive che conducono l'azienda ad alcune correzioni rispetto al passato. Quando c'e' ascolto reciproco la soluzione poi emerge. Oggi non e' in programma nessun incontro ufficiale - conclude Sacconi - anche se ce ne saranno molti informali tra il Governo e i singoli attori di questo negoziato per preparare la fase conclusiva dei prossimi due giorni". (AGI) - Roma, 9 set. -08

## **9) ALITALIA: PILOTI E HOSTESS, PROPOSTA IRRICEVIBILE**

E' "irricevibile" per i piloti e gli assistenti di volo la proposta di rinnovo contrattuale illustrata ieri dalla Compagnia aerea italiana (Cai). Al tavolo della trattativa al ministero del Lavoro, Anpac, Unione Piloti, Anpav, Avia e Sdl hanno detto no alla proposta illustrata dall'ad di Cai, Rocco Sabelli. Per l'Associazione dei piloti Anpac "e' assolutamente irricevibile perche' e' proprio l'impostazione ad impedire di proseguire, al di la' dei contenuti degli specifici pezzi di normativa". Il presidente dell'Unione piloti Massimo Notaro e' dello stesso avviso: "L'impostazione contrattuale da parte della Cai e' irricevibile perche' i piloti ne uscirebbero massacrati. Serve una profonda riflessione da parte della Cai e uno sforzo serio se si vuole arrivare ad una soluzione positiva che al momento appare molto lontana". Secondo il segretario Ugl ai Trasporti, Roberto Panella, "la discontinuita' rispetto al passato non si puo' tradurre in mortificazione dei lavoratori. Cai ha diritto di disegnare da sola il piano industriale ma il contratto nazionale si negozia con il sindacato. Quindi - ha aggiunto - ci aspettiamo di poter migliorare un impianto che per ora nega specificita' e professionalita' ". **Repubblica.it 09.09.08**

## **10) ALITALIA: PM ROMA APRE FASCICOLO**

La Procura di Roma ha aperto un fascicolo dopo la dichiarazione di insolvenza dell'Alitalia decretata dal Tribunale civile della capitale. E' un fascicolo per ora senza ipotesi di reato e di indagati. Non e' escluso che gli inquirenti possano sentire come testimoni il commissario di Alitalia, Augusto Fantozzi, e l'advisor dell'operazione Fenice, Corrado Passera. Il reato che si potrebbe configurare a breve e' quello della bancarotta. Sono gia' in programma, in procura, una serie di riunioni.

**Repubblica.it 09.09.08**

## **11) «Diminuiscono i voli ma aumenta il traffico a Malpensa»**

Diminuisce il traffico passeggeri ma aumenta quello delle automobili sulla viabilità attorno a Malpensa. E' la diretta conseguenza, secondo il sindaco di Somma Lombardo Guido Colombo, del declassamento da hub ad aeroporto point to point di Malpensa. La denuncia arriva in seguito alle polemiche relative alla riqualificazione di via Giusti per la quale il sindaco sottolinea tutto l'impegno speso anche nell'ultimo incontro con il sindaco di Milano Letizia Moratti e con l'Anci lombarda. «L'Amministrazione Comunale non è mai stata con le mani in mano», dice Guido Colombo, che ha recentemente risottoposto il più ampio problema viabilistico attorno all'aeroporto di Malpensa anche al

Sindaco di Milano e al Presidente dell'Anci Lombardia. «Ringrazio tutti coloro che hanno posto e pongono attenzione alle problematiche legate alla riqualificazione di via Giusti – commenta infatti il Sindaco Colombo – sottolineando però che questa Amministrazione Comunale non è mai stata con le mani in mano sulla questione, approvando in Consiglio Comunale con delibera 49 del 30 luglio 2007 il progetto preliminare della riqualificazione stessa. Un'approvazione che ha visto la sola astensione del consigliere comunale Bollazzi, mentre erano assenti tutti i consiglieri del Pd». Sulla questione il Sindaco di Somma Lombardo ricorda che è costante il dialogo con Anas da parte dell'Amministrazione Comunale. «Da accordi intercorsi con Anas e con la Provincia di Varese – annuncia il primo cittadino sommesese – posso dire che nel prossimo mese di ottobre sarà convocata la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto da parte degli enti superiori. Questo per sottolineare che l'Amministrazione Comunale di Somma si è mossa con tempestività sul problema, pur dovendo fare i conti con la lentezza di una farraginosa macchina amministrativa diversa da quella comunale». Per ciò che riguarda il finanziamento del tratto di 336 tra la rotonda di Malpensa e l'ingresso a Somma Lombardo (per un costo complessivo di 1.500.000 euro), il Sindaco di Somma Lombardo aggiunge di aver richiesto lunedì scorso – nell'ambito di una riunione a Palazzo Marino tenuta dal Sindaco di Milano Letizia Moratti alla presenza anche del presidente dell'Anci Lombardia – una rinnovata attenzione agli interventi infrastrutturali e all'adeguamento della viabilità attorno all'aeroporto. «Tutto questo – conclude il Sindaco Guido Colombo – anche in considerazione del fatto che è vero che, da quando Alitalia ha dismesso le rotte, Malpensa ha perso, dati alla mano, il 31,1% dei passeggeri, pur riducendo in questi mesi il gap al 20,4%, ma è anche vero che l'utilizzo dell'aeroporto è passato da hub a point-to-point. La maggior parte di questa differenza del 10% è rappresentata oggi da persone che si recano a Malpensa in auto, lasciando la propria vettura sul territorio: lo testimonia l'aumento medio del 20/25% di auto nei depositi attorno all'aeroporto. Un utilizzo maggiore delle vetture che ha di fatto creato un ulteriore intasamento su una viabilità la cui realizzazione risale agli Anni Sessanta». **Varesenews.it 09.09.08**

## **12) Alitalia: Tagli a stipendi, ferie e riposi, abolita la quattordicesima**

Niente quattordicesima, meno ferie, meno riposi, tagli agli stipendi e più produttività. La "cornice" del nuovo contratto proposto da Rocco Sabelli ai sindacati ha un solo scopo: ridurre i costi. In maniera drastica. Perché la Nuova Alitalia - è il ragionamento dell'amministratore delegato e dei soci - se vuol davvero decollare deve avere la stessa competitività e redditività delle altre compagnie europee. Parte da qui, da queste considerazioni generali, il nuovo contratto presentato ai sindacati e già al centro della polemica.

**Piloti.** Le ferie - propone Cai - vanno ridotte a 30 giorni, a cui se ne possono aggiungere al massimo altri 5 con 25 anni di servizio. Adesso i piloti hanno in media 42 giorni di ferie, che in molti casi salgono a 45 e fino a 49 per gli assistenti di volo "anziani". I riposi andrebbero portati da quota 11 a 8 al mese. Previsto il trasferimento nelle basi operative a seconda delle «esigenze aziendali».

**Stipendi.** Un comandante neo assunto partirà da una base di 1.132 euro ed un pilota da 872,58 a cui andranno aggiunti l'indennità di volo minima garantita ed il trattamento ad personam. Un comandante con 24 anni di servizio, secondo il contratto Cai, avrebbe uno stipendio mensile di 2.050 euro, un pilota partirebbe invece a 1.480. Assistenti di volo. Secondo un calcolo fatto dalla categoria la parte fissa dello stipendio avrebbe in media una riduzione del 43% mentre le voci variabili si riducono del 31% fino ad un massimo di 750 ore volate all'anno. Superato questo tetto, diminuisce la perdita economica che, su un massimo di 900 ore l'anno portano ad un taglio del 28%. Anche per hostess e steward viene abolita la quattordicesima e c'è l'obbligo di presentarsi in servizio con i propri mezzi. Le qualifiche degli assistenti di volo vengono ridotte a due e cioè "responsabile" e "assistente di volo" e viene individuato il livello retributivo intermedio dell'assistente di volo senior. Anche per le hostess ci sono 30 giorni di ferie a cui se ne aggiunge 1 ogni cinque anni di servizio fino ad un massimo di 5 giorni aggiuntivi. Come per i piloti anche gli assistenti di volo possono essere trasferiti. Personale di terra. Annullata la quattordicesima, vengono confermati 7 livelli di inquadramento. La durata dell'orario di lavoro è portata a 40 ore settimanali dalle attuali 37,5, mentre per quanto riguarda le ferie sono corrispondenti a

26 giornate lavorative. Le maggiorazioni dovute per straordinario, notturno e festivo vengono ridotte in percentuale: lavoro straordinario dal 35% al 25%, il lavoro festivo passa dal 60% al 30%, il lavoro notturno dal 55% al 25%, lo straordinario notturno e il notturno festivo dal 55% al 35%. Le assistenti di volo, caso unico nel panorama lavorativo, che usufruiscono del riposo aggiuntivo una volta al mese per "indisposizione", dovrebbero perdere tale beneficio. Permessi sindacali. All'Alitalia costano circa 13,5 milioni di euro contro gli 1,5 milioni delle normali prassi sindacali. L'azienda paga le retribuzioni dei piloti distaccati presso il sindacato, corrispondendo anche una indennità di volo forfettaria, la metà della quale non è soggetta ad imponibile fiscale. Lo stesso vale per gli assistenti di volo in permesso. In permesso ogni giorno - secondo l'azienda - circa 30 piloti, 50 assistenti e oltre 100 tra il personale di terra.

Gli equipaggi. Le attuali norme prevedono nei voli a medio raggio due capi cabina e due assistenti di volo. Nelle altre compagnie c'è generalmente un solo capo cabina e 2 o 3 assistenti. Si vorrebbe una armonizzazione visto che in Air One c'è un solo capo cabina. Navetta. Costa circa 7 milioni all'Alitalia. Piloti e assistenti dovranno arrivare con mezzi propri. Tra gli argomenti citati al tavolo della trattativa anche le percentuali di assenteismo fra i piloti, al 6% nel 2007 per Alitalia, contro l'1,5-3% nel resto d'Europa. **Il Messaggero.it (9 settembre) -08**

### **13) Linate rimanga city airport di Milano: lo dichiara il Presidente della Provincia di Milano Penati.**

Dopo frasi di Moretti (AD Trenitalia) secondo cui con l'alta velocità il 60% userà il treno su Ro-Mi :  
"Linate rimanga il city airport di Milano e della Lombardia"...Con queste parole il Presidente della Provincia di Milano, Filippo Penati, è tornato sul tema del sistema aeroportuale milanese, dopo che Mauro Moretti, amministratore delegato di Trenitalia, ha annunciato il prossimo potenziamento della linea ferroviaria Milano-Roma." Le previsioni espresse dall'amministratore delegato delle Ferrovie - spiega Penati -, in merito al fatto che, con l'arrivo dell'alta velocità, il 60% dei passeggeri tra Milano e Roma userà il treno, sono un'ulteriore conferma di quanto da me dichiarato in questi giorni. Se l'aeroporto di Linate - conclude - servirà esclusivamente il traffico aeroportuale Milano-Roma, con l'arrivo dell'alta velocità si decreterà la sua chiusura. Diciamo 'no' alla svendita di Linate, che si aggiungerebbe al declassamento di Malpensa". **Travelnstop 09.09.08**

### **14) Per Alitalia a Napoli intervenga San Gennaro**

Per darsi un futuro credibile, l'Alitalia ha bisogno di volare alto: trovare nuovi capitali in terra, stringere alleanze efficaci, aumentare le rotte internazionali, individuare ulteriori canali in aria. Per dare una mano agli "umani", sono entrati in campo, da tempo, due santi di prima grandezza: San Pietro e Sant'Ambrogio. Per la verità, a quel che sembra, non lo hanno fatto di propria iniziativa (gioca coi fanti e lascia stare i santi, si è sempre detto). Sono stati chiamati - qualcuno dice "prececati" in base alla forza della chiamata - dagli amministratori di Roma e di Milano. Tutti d'accordo nel ritenere che, quando le forze "inferiori" non bastano, si debba far ricorso a quelle "superiori". Così le due città, capitale politica l'una, capitale industriale e finanziaria l'altra, hanno subito capito che debbono andare d'accordo e insieme con loro, i propri santi protettori. A Roma il presidente della Regione, Piero Marrazzo, ha fatto un ragionamento molto semplice e di grande buon senso: se Alitalia va in crisi, nella capitale e nel Lazio si avrebbero gli effetti disastrosi paragonabili a quelli di Torino e del Piemonte se chiudesse la Fiat. Di rincalzo, Letizia Moratti con le sue ragioni: l'Expo internazionale è vicino, sette anni fanno presto a passare; non solo si debbono creare nuove infrastrutture ma non si possono minimamente depotenziare quelle esistenti. Così Marrazzo punta a entrare nella nuova gestione e precisa che non si tratta né di statalismo né di un suo rigurgito ma solo di un atto di responsabilità da parte di chi, di fronte alla concretezza dei problemi del lavoro, non può permettersi il lusso di fare questioni di astratto ideologismo. La Moratti, a sua volta, precisa che la nuova società, per come si va delineando, non ha titoli per parlare di Linate e di

Malpensa che, fra l'altro, ha già subito pesanti tagli sei mesi fa. E' perentoria, la prima cittadina di Milano, quando assicura che Linate non sarà ridotto a un aeroporto per fare la navetta Milano-Roma. Nel campo in cui sono discesi, o meglio "atterrati" con un "volo speciale", manca un terzo Santo: il patrono di Napoli e della Campania; quel San Gennaro che, quantunque degradato a santo regionale e quindi di serie b, qualche ragione per essere della partita pure ce l'avrebbe. L'Atitech, che opera a Capodichino (una volta definito aeroporto a capochino ma ora sembra che voglia rialzare la testa) ha ben 750 dipendenti che lavorano nella manutenzione pesante. A Roma e a Milano si parla ogni minuto di Alitalia, i dipendenti napoletani una cosa fanno invece: di essere esclusi dal perimetro della Newco che nasce, appunto, dalle ceneri della Compagnia di bandiera (perlomeno di cattivo gusto la battuta di Veltroni secondo cui Alitalia 2 sarà una "compagnia di bandierina"). Dove verranno ricollocati i 750 dell'Atitech? Loro sono pienamente consapevoli dell'importanza del lavoro che fanno. Sono mesi che cercano di far capire che un aereo per volare bene, ha bisogno di un equipaggio, carburante, due ali saldamente attaccate alla fusoliera di volo e di tutti gli standard di sicurezza. Una condizione che soltanto un controllo preventivo e accurato degli aeromobili può garantire.

Nei due palazzi napoletani del potere, che pure fanno riferimento a due santi (San Giacomo e Santa Lucia) nessun miracolo finora si è verificato. Per i 750 lavoratori il cui destino è strettamente connesso con quelli dell'Alitalia, resta l'incertezza assoluta (né la pur generalizzata precarietà sociale può rendere il momento meno allarmante). Se Roma e Milano hanno mobilitato San Pietro e Sant'Ambrogio, non resta che una strada: il cardinale di Napoli Crescenzo Sepe, forte anche dell'autorità di cui gode in Vaticano, compia lui il miracolo di far intervenire San Gennaro. **Il Denaro.it del 09-09-2008**

## 15) MALPENSA, INGIUSTIFICATA LA TERZA PISTA

Il WWF Italia, nel giorno in cui SEA presenta il proprio Piano Industriale ai Sindaci del Consorzio Urbanistico Volontario, ricorda come la costruzione di una terza pista prevista nel piano, legata ad un eventuale potenziamento dello scalo oggi ampiamente sottoutilizzato, è del tutto ingiustificata.

Questo per motivi trasportistici oltre che ambientali: è bene ricordare che l'aeroporto di Malpensa è localizzato nel Parco Naturale del Ticino, Riserva della Biosfera, in base al programma MAB dell'UNESCO.

Dal 'Progetto Fenice' - elaborato dall'advisor Intesa San Paolo per la cordata di imprenditori, appoggiata dal Governo, e che si candida ad entrare nella NewCo che prenderà il posto di Alitalia - emerge infatti chiaramente come Malpensa non sarà altro che uno dei principali scali nazionali su cui opererà la nuova compagnia aerea nella sua affermazione sul mercato domestico .

“Anche paragonandolo ad altri scali europei, Malpensa ora movimentata 1/3 del traffico di Heathrow a parità di piste e non necessita quindi di alcun ulteriore sviluppo infrastrutturale”, dichiara il WWF Italia.

La giustificazione della terza pista si appoggia anche sul previsto aumento di passeggeri attesi con l'Expo 2015 ma in nessuna parte del progetto Expo viene menzionata questa necessità (ci sono solo metropolitane e autostrade).

Inoltre, male si concilia con la tanto vantata sostenibilità del futuro evento del 2015: quest'opera è all'interno del Parco Ticino a ridosso del fiume e già ora ha un grosso impatto ambientale e un suo ampliamento.

Il Progetto per la Nuova Alitalia, ricorda il WWF Italia, dichiara l'impossibilità di alimentare in modo efficiente e produttivo due hub.

Inoltre il progetto sottolinea la necessità di rifocalizzare Alitalia su Fiumicino, concentrando sullo scalo romano tutti i voli intercontinentali che la compagnia è in grado di operare, individuando un altro operatore per Malpensa, che in partnership con Alitalia favorisca lo sviluppo del principale scalo del Nord in una logica point to point, cercando quindi di ottimizzare l'impiego delle infrastrutture esistenti a Malpensa. In questa logica non bisogna dimenticare che l'Italia è stata l'unico Paese d'Europa a

perseguire vanamente l'obiettivo della realizzazione di due hub nazionali (Fiumicino e Malpensa) e che lo stesso sviluppo non coordinato del sistema degli aeroporti del nord Italia ha ostacolato una maggiore affermazione dell'aeroporto di Malpensa, anche nelle relazioni internazionali.

### GLI ALTRI SCALI ITALIANI

Tra il 2000 e il 2007 Malpensa ha perso posizioni (nel 2000 assorbiva il 50% del traffico passeggeri del Nord Italia oggi arriva appena al 39%) In tutti gli altri 10 principali scali del Nord Italia (Bologna, Brescia, Milano Linate, Orio al serio, Parma, Torino, Treviso Trieste, Verona, Venezia) aumentavano i passeggeri, con gli incrementi più significativi a Venezia (che è passata da 4.127.000 a 6.615.000 passeggeri) Milano Linate (da 6.026.000 a 9.209.000), Orio al Serio (da 1.237.000 a 5.825.000) Torino (è passato da 2.802.000 a 3.228.000), Bologna (da 3.517.000 a 4.068.000), Verona (da 2.289.000 a 3.320.000), con tre scali (Milano Linate, Orio al Serio e Verona), due dei quali lombardi, che sono in un raggio di non più di 100 km da Malpensa. E c'è da aggiungere che molti di questi scali crescono proprio sulle relazioni internazionali: Venezia si sta dotando di collegamenti point to point con Asia e USA, Orio al Serio ha fatto il boom con i low cost e Bologna sta aprendo a collegamenti a lungo raggio. Ma non basta, proprio Bergamo, Venezia, Verona e Bologna hanno una ripartizione di voli (anno 2006) sbilanciata sul trasporto internazionale, rispetto ai voli interni, in chiara concorrenza con Malpensa.

### CONFRONTO CON LONDRA

Infine, facendo un confronto tra Malpensa e l'assetto attuale del più importante hub europeo, Londra Heathrow risulta evidente come qualsiasi attuale disegno di potenziamento dello scalo varesino sia ingiustificato:- l'aeroporto di Malpensa ha due piste, ognuna di 3.920 metri e ha movimentato al 2006 21.767.267 passeggeri; - l'hub inglese di Heathrow, ha due piste (3.902 e 3.658 metri) più una terza usata soprattutto come pista di rullaggio. Heathrow con due piste ha movimentato 67.500.000 passeggeri nel 2006. Solo ora, con una stima di sviluppo per questo aeroporto al 2030 di oltre 182 milioni di passeggeri anno, è stata realizzata una terza pista che porterà la capienza dell'hub inglese a 128 milioni di passeggeri all'anno.

Da non dimenticare infine che il Governo Britannico pone severe pre-condizioni ambientali alla costruzione o all'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali:

1. il trasporto aereo deve includere il costo delle sue emissioni di CO2;
2. non sono accettati incrementi del traffico aereo e potenziamento degli aeroporti senza il rispetto dei limiti stabiliti per legge dell'inquinamento acustico e dell'inquinamento atmosferico e senza interventi sull'ambiente che possano attutire e compensare i danni ambientali provocati da un'infrastruttura;
3. l'incremento della capacità di trasporto negli aeroporti, nuovi o esistenti deve prima di tutto verificare l'utilizzo più efficiente della capacità aeroportuale esistente. **WWF.it 08.09.09**

## News Slai Cobas

### 1) FS: Petizione per il il macchinista/RLS Dante De Angelis.

Le FS hanno licenziato il macchinista/RLS Dante De Angelis. L'aver esercitato il diritto di critica ed il ruolo di scrupoloso RLS è costato, ancora una volta, il posto di lavoro a Dante De Angelis, macchinista in forza al deposito locomotive di Roma S. Lorenzo. Con questo atto la Società vorrebbe chiudere la bocca ad un delegato che ha osato mettere in evidenza le possibili lacune, ammesse anche dallo stesso AD Moretti, che hanno determinato lo spezzamento di due Eurostar nell'arco di 10 giorni. Con questa azione, che segue quella degli 8 licenziamenti di Genova ai danni di operai che avevano già terminato l'attività di manutenzione programmata il gruppo dirigente delle FS spa apre uno scontro senza precedenti contro i lavoratori delle FS, ai quali si chiede di tacere anche quando, nel ruolo di RLS, hanno l'obbligo di segnalare ogni possibile elemento di rischio che possa pregiudicare la sicurezza dei lavoratori, dei treni e dei cittadini che ogni giorno li usano con fiducia. Dopo le abbuffate di ipocrisia

(precedenti la stesura del Testo Unico) che lo volevano al centro di un sistema virtuoso tendente al progressivo miglioramento delle condizioni di sicurezza nei luoghi di lavoro, il ruolo del RLS, col licenziamento di Dante De Angelis, torna a essere quello delle origini: scomodo e, quindi, da ridurre al minimo, al silenzio. In più, Dante è stato licenziato perchè ha posto al servizio della collettività, dei cittadini-viaggiatori, la propria esperienza, una sorta di garanzia che, per qualità del servizio ferroviario, si potesse contare soprattutto sui diretti artefici: i ferrovieri stessi. Per questo abbiamo tutti il dovere di rispondere in modo adeguato a questa sfida, richiedendo il reintegro immediato di Dante De Angelis. Per firmare per la "Campagna di Solidarietà a Dante De Angelis" segui questo <http://firmiamo.it/campagnadisolidarietaperdantedeangelis>

Grazie, **Maria Turilli**

**2) sciopero di 24 ore per le società Sea spa e Sea handling il giorno 17 settembre 2008**

**Ricordiamo a tutti i lavoratori che il giorno 17 settembre 2008 presso gli aeroporti di Linate e Malpensa lo Slaicobas e la Cub hanno indetto uno sciopero di 24 ore per le società Sea spa e Sea handling.**

**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](mailto:slaicobasaeroportuali@email.it)

[www.slaicobasmilano.org](http://www.slaicobasmilano.org) – [www.slaicobas.it](http://www.slaicobas.it)

**la tv dello slaicobas:**

[www.mogulus.com/slaicobastv](http://www.mogulus.com/slaicobastv)

[www.youtube.com/slaicobas](http://www.youtube.com/slaicobas)

**News trasporto Aereo nr. 75**

**Milano, 09.09.08**