

ALITALIA-AIR FRANCE: IL NORD INSORGE! PER COSA?

La decisione del Governo Prodi di favorire Air France nella trattativa per la cessione di Alitalia, ha scatenato le dichiarazioni dei politici e amministratori locali. In testa a tutti Bossi, che ha dichiarato «**Prodi di nascosto, a casa sua, ha deciso di vendere ad Air France, non si sa in cambio di cosa**» (30-12-07 varesenews).

La Lega ha inoltre proclamato una manifestazione in difesa di Malpensa.

Al termine della riunione del CdA di Alitalia, che ha approvato <le linee guida> del piano industriale 2004-2006, Mengozzi e il presidente Alitalia, G.Bonomi, hanno riaffermato l'intenzione di arrivare a una piena integrazione, anche societaria, con i francesi. L'A. D. di Alitalia ha ricordato che <**quando nel luglio 2001, con questo Governo e con questo azionista, è stato firmato il contratto di alleanza con Air France, era già previsto come obiettivo finale l'integrazione tra le due compagnie.**

Alla firma del contratto - ha aggiunto - era presente il ministro dell'Economia, G.Tremonti. Bonomi ha approvato il piano 2004-2006, dichiarando: <Ho dato la mia adesione al piano senza se e senza ma. È un buon piano, approvato all'unanimità, ora si tratta di passare dalla teoria alla pratica. **Se ci saranno esuberanti (ha aggiunto il Presidente di Alitalia) potranno essere una conseguenza dell'azione industriale per ridurre i costi**>, ha aggiunto il presidente Alitalia.

(Il Sole 24 ore 13/09/2003)

Siamo quindi alla canea, contro le "scelte romane". Con il tentativo di far apparire come problema dei lavoratori di Malpensa e Linate non la difesa occupazionale ed ambientale del territorio, ma la lotta tra il nord e Roma. Basterebbe rileggere i giornali di questi anni per verificare come le cose siano andate diversamente. Infatti:

- Nel luglio 2001, nel contratto di alleanza tra Alitalia ed Air France, era già previsto come obiettivo finale, l'integrazione tra le due compagnie. (vedi sole24ore 13/9/2003)
- Il 25-1-2005 a Roma nel vertice italo francese, tra Berlusconi e Raffarin (primo ministro francese), ed alla presenza di una delegazione composta da numerosi ministri e da imprenditori, venivano sanciti accordi su
- Il 23-11-2006 anche nel vertice tra Prodi e Chirac, alla presenza di numerosi ministri e industriali, è stato riconfermato quanto deciso dal precedente Governo, arrivando anche ad intese in materia di smaltimento rifiuti, candidatura di Milano all'expo 2015 e di accelerazione della Tav con la richiesta

Tav, enel e nucleare. Su Alitalia e Air France, Berlusconi ha dichiarato che: **daranno vita ad una grande compagnia europea.** (vedi corriere e repubblica 26/1/05).

Nella conferenza stampa con il primo ministro francese Jean Pierre Raffarin si è fatto riferimento anche alla crisi dell'Alitalia e all'alleanza con Air France, Berlusconi, si è spinto anche oltre assicurando che «**Alitalia e Air France daranno vita ad una grande compagnia europea**». Corriere della Sera 26 gennaio 2005

comune, dei ministri per le infrastrutture Di Pietro e Perben, di un finanziamento da parte dell'U.E. di 671,8 milioni di euro, che nelle scorse settimane è stato approvato all'unanimità dalla commissione dell'U.E..

Al di là quindi delle divergenze di facciata, ci troviamo di fronte a decisioni già prese negli scorsi anni, dal Governo di centro destra, con la presenza del Ministro Maroni, e con Bonomi, come presidente di Alitalia. Decisioni poi riconfermate ed avallate anche dal Governo di centro sinistra. La vendita di Alitalia ad Air France è stata decisa nel contesto europeo dei trasporti, in cambio di altre concessioni da parte dei Francesi. Quindi le divergenze tra i vari schieramenti, non sono sulle scelte ormai già fatte, ma su chi gestirà l'enorme mole di soldi che sui trasporti pioveranno nei prossimi anni.

"Piena intesa tra Italia e Francia" "Francia e Italia condividono gli stessi obiettivi e gli stessi strumenti". Sono pronte a intese e soluzioni comuni anche su nucleare, la vicenda Enel-Edf e la ferrovia Torino-Lione. Lo ha detto il presidente Berlusconi nel corso della conferenza stampa al termine del seminario tra i governi di Francia e Italia tenutosi a Villa Madama. Berlusconi ha spiegato "si sono poste le basi affinché tutti gli accordi siano mantenuti nei tempi e con attenzione assoluta a che i costi non eccedano le cifre preventivate". Repubblica 26-1-05

I PROBLEMI DEI LAVORATORI E DEI CITTADINI, RESTANO IRRISOLTI!

Incontro Prodi Chirac: 23-11-2006

Partecipano oltre a Prodi e Chirac, D'Alema, Blazy, Rutelli, Donnedieu, DeVabres, Parisi, Alliotte, Bersani, Loos, Bonino, Colonna, Di Pietro, Bianchi, Perben. presenti gli ambasciatori Ortona e Yves de la Messouziere.

Il caso Alitalia. Il dossier, ieri, sarebbe rimasto chiuso. Possibile che non si sia parlato di un'intesa tra la nostra compagnia di bandiera e Air France-Klm? Di fronte alle domande dei giornalisti Chirac ha spiegato che si tratta di «aziende private (?) che discutono di un avvicinamento ai miei occhi auspicabile...». Ma a quel punto è stato interrotto da Prodi. «Tra noi due non ne abbiamo parlato», ha tagliato corto il premier italiano. Un silenzio eloquente. Il titolare del dicastero per lo Sviluppo economico, (Bersani) ha gettato sul piatto un altro contenzioso: quello dell'energia. Un campo in cui «rimangono nubi nel cielo dei rapporti bilaterali». Ma a fronte di dossier che hanno evidenziato posizioni differenti, sono stati raggiunti accordi importanti: sulla candidatura di Milano per l'Expo 2015, sullo smaltimento dei rifiuti. Sullo spinoso tema Tav. «Intendiamo realizzare la Torino-Lione», spiega Prodi. Francia e Italia, tra l'altro, hanno già avanzato una richiesta comune di finanziamento alla Ue per la tratta di confine dell'Alta velocità ferroviaria.

Il 18 settembre scorso il sindaco di Milano, Moratti intervenendo sulla crisi Alitalia e sulle ripercussioni sugli scali milanesi, chiedeva per Malpensa e Linate l'utilizzo degli ammortizzatori sociali. (cassa integrazione e licenziamenti con mobilità).

Il 9 novembre 2007, in occasione dello sciopero proclamato da tutti i sindacati di base di Malpensa e Linate, con una manifestazione davanti al comune di Milano, proprietario degli scali aerei Milanesi, una delegazione è stata ricevuta dall'amministrazione comunale.

Dopo aver atteso per qualche ora l'arrivo di Bonomi, che non si è presentato, all'incontro si è presentata **Rita Amabile** nominata dal sindaco di Milano a gestire la questione Sea.

Amabile ha precisato di averci ricevuto soltanto per ascoltare. A lei abbiamo sottoposto le nostre posizioni; regolarizzazione di tutti i lavoratori precari, utilizzo degli ammortizzatori sociali senza esuberi, proroga degli accordi sulle garanzie sociali per Malpensa e Linate.

Dopo quell'incontro nulla ci è stato più comunicato, anzi:

- L'accordo del 26-3-2002 che prevedeva alcune minime garanzie sociali, non essendo prorogato dalla proprietà, dopo 5 anni è scaduto, lasciando i lavoratori di Malpensa senza nessuna garanzia sociale. Su questo il sindaco Letizia Moratti tace.
- Con sempre più insistenza assistiamo all'allontanamento dei lavoratori interinali che allo scadere del contratto non vengono confermati.

- Da mesi assistiamo, da parte di Sea, alle striscianti esternalizzazioni di attività a terzi, di servizi come sala amica, trasporto passeggeri equipaggi, ed appalti parziali nella sicurezza.
 - Nel piano industriale di Sea, presentato a giugno scorso, era chiaramente previsto l'aumento dei carichi lavorativi attraverso maggiore flessibilità ed il cambiamento degli orari.

L'ITALIANA PROPOSTA AIR ONE

Al di là del buongusto nell'essere italiani solo in alcuni casi, ed europei quando i lavoratori devono fare i sacrifici, AirOne non ha il becco di un quattrino; i soldi glieli darà Intesa. Ma questa banca non ce la fa, poverina, da sola. Si associa allora altre banche italiane, "in nome della Patria"? No, dietro Intesa troviamo la giapponese Nomura, ma soprattutto i due pezzi da novanta della finanza americana: Morgan Stanley e Goldman Sachs.

Tutti quelli che chiamano oggi alla ribellione del nord, ben poco hanno fatto in difesa del territorio e dei lavoratori.

Inoltre con un presidente come Bonomi, che nel 2003 dichiarava **"SE CI SARANNO ESUBERI POTRANNO ESSERE UNA CONSEGUENZA DELL'AZIONE INDUSTRIALE PER RIDURRE I COSTI"**, cosa ci possiamo attendere ?

Nei prossimi mesi, con la scusa della crisi, questi dirigenti (non per colpa loro!? sic.), ci verranno a dire che i lavoratori e gli abitanti della zona, dovranno fare sacrifici per salvare gli aeroporti.

CHI COMANDA A MALPENSA, E CON QUALI FINALITA' ?

Avviso di garanzia alla Moratti

Il Sindaco di Milano, Letizia Moratti, è indagata per il reato di abuso d'ufficio a scopo patrimoniale. Questa l'accusa che il Pm di Milano dottor A. Robledo le ha contestato in relazione alle 90 nomine comunali e consulenze esterne effettuate dalla stessa Moratti. Assieme al Sindaco sono indagate anche l'ex Sindaco di Milano, **Pietro Borghini**, attuale direttore generale comunale, accusato di corruzione, abuso di ufficio e truffa aggravata, **Rita Amabile** e **Federico Bordogna**, accusati di concussione e **Alberto Bonetti Baroggi**, capo di gabinetto, accusato di truffa aggravata.

Forse l'accusa di truffa aggravata si riferisce al fatto che sia Borghini che Bonetti (entrambi Consiglieri Regionali di Forza Italia) hanno una doppia carica che la legge non consentirebbe. Il «danno erariale» però esiste e la Corte dei Conti lo ha calcolato in 152 mila euro per Bonetti e 390 mila euro per Borghini. Sulle casse di Palazzo Marino pesano gli «stipendi d'oro» di Borghini e Bonetti (al primo con lo stipendio di 279.540 mila euro lordi l'anno, al secondo 140.490 euro). Con l'insediamento del nuovo sindaco, il numero dei direttori centrali passa dai 13 a 23. Altro tasto dolente, l'Ufficio stampa. Un **Ufficio Stampa** di 21 giornalisti che nè George Bush, né Vladimir Putin, e né la Regina Elisabetta II d'Inghilterra possono permettersi. Ma la signora Annaboldi in Moratti, si.

Fra le varie nomine pesano anche quelle di **Paolo Glisenti**, pagato 900 euro al giorno. E pesano anche quelle di **Carmela Madaffari**, ex dirigente di una Asl calabrese, poi approdata a Milano a Palazzo Marino (dopo esser stata trombata alle politiche del 2006 nell'Udc). Stipendio annuo oltre 217 mila euro. Pesa poi la "promozione" del fotografo personale della campagna elettorale di Letizia Moratti ad addetto stampa del Comune. E inoltre la nomina della segretaria della Lista Moratti, **Marianna Faraci** durante la campagna elettorale del 2006 promossa dirigente con uno stipendio di 108 mila euro annui. Senza contare l'ex vigile urbano della UIL, il socialista **Albertini** con 203 mila euro annui. Infine alcuni membri del **Comitato strategico del Comune** un organismo inventato dalla Moratti per far posto a personalità di rilievo, cui spetta scandalosamente un "gettone" di 2.500 euro per ogni seduta del comitato. (il foglio Alberto Giannino)

Il 30 novembre 2006 il tribunale di Milano inviava al sindaco di Milano ed a 4 dirigenti, un avviso di garanzia.

L'avviso colpiva anche **Rita Amabile**, vice direttore generale, tornata in Comune dopo una stagione in Regione, che costa a Palazzo Marino 264.680 euro all'anno, ed è incaricata dal sindaco di **seguire la vicenda aeroporti milanesi**.

Dalla sua elezione a sindaco di Milano, la Moratti ha assunto 93 consulenti per un ammontare di 11 milioni di euro all'anno di stipendi.

UN LEGHISTA DURO E PURO

Tra i dirigenti nominati dalla Moratti compare Aldo Fumagalli, ex sindaco di Varese, dimessosi per un'inchiesta tra il penale ed il "pecoreccio". Quando Fumagalli era sindaco, secondo i magistrati, avrebbe violato la legge Bossi-Fini sull'immigrazione, ma non per i "vucumprà". Si era invece cacciato nei guai per due rumene e per l'utilizzo in modo molto libero delle auto blu. La storia finisce con le dimissioni da sindaco di Varese. Poco male, la Moratti prima lo ripescava come dirigente della pubblica istruzione, carica che ricoprì per 15 giorni, poi appena diventata sindaco di Milano lo assume come super dirigente.

Al sindaco di Milano è assegnata la gestione di numerose "municipalizzate", a cui spetta anche la nomina dei membri del C.d.A., rigorosamente ripartiti in proporzione tra i partiti del centro destra.

La **SEA** (Società esercizi aeroportuali), è la società di gestione degli scali di Linate e di Malpensa. E' responsabile dei servizi centralizzati degli aeroporti quali il coordinamento di scalo, i sistemi informativi e di informazione al pubblico, la vigilanza e la fornitura di servizi commerciali attraverso concessioni a terzi. A SEA competono anche la progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture e degli edifici aeroportuali di Linate e Malpensa.

La **MM** (Metropolitana Milanese), è una società di ingegneria, creata per progettare e realizzare linee di metropolitana. Dal luglio 2003 MM gestisce anche il Servizio Idrico Integrato di Milano.

l'**ATM** (Azienda Trasporti Milanese), dal 1° gennaio 2007, è strutturata in un Gruppo, formato da una holding, ATM S.p.A., e da otto società (ATM Servizi S.p.A., Gesam (*Gestione Sinistri*), Guidami (*car sharing*), Funbus (*Gestione funicolare Como*), Mipark (*progettazione e realizzazione parcheggi*), Perotti (*impianti*), Linea 5 metro, Copenhagen (*esercizio e manutenzione metro*)). ATM S.p.A. ha in

gestione i 19 parcheggi di e le aree di sosta istituite nel centro cittadino e nelle numerose zone commerciali. ATM ha inoltre costituito società ad hoc come la **Net** (*nord est trasporti*), per aggiudicarsi lotti delle gare d'appalto del TPL per "scansare" le norme per partecipare ai bandi.

LA GESTIONE DI MIGLIAIA DI POSTI DI LAVORO E DI SETTORI IMPORTANTI PER I CITTADINI LOMBARDI, E' NELLE MANI DI QUESTI AMMINISTRATORI.

METTERE AL CENTRO I PROBLEMI DEI LAVORATORI E DEGLI ABITANTI

AEROPORTO di BOLOGNA: RUMORE DIMINUITO DEL 75% IN DIECI ANNI

All'aeroporto di Bologna il rumore e' stato ridotto del 75% in dieci anni. Lo sostiene la società aeroportuale che ha presentato il bilancio della propria attività in difesa dell'ambiente nel convegno Trasporto aereo e ambiente. L'Aeroporto di Bologna, che quest'anno arriverà a trasportare circa 4,3 milioni di persone si conferma all'avanguardia nelle strategie di rispetto ambientale, in coerenza con i principi di sostenibilità. Dal 2001, il 'Marconi', in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente, ha attivato un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale i cui dati sono controllati dall'Arpa. L'insieme delle azioni messe in campo ha comportato un abbassamento dei livelli di emissioni nell'ambiente: negli ultimi dieci anni - secondo lo studio dell'aeroporto - a fronte di un aumento del traffico aereo del 50%, l'impatto acustico sul territorio si e' ridotto del 75%. (Ansa 11-12-07)

Chi governa Malpensa lo fa non rispettando le regole democratiche italiane ed europee.

-- Malpensa è la patria del lavoro precario. Sono ormai decine le sentenze della magistratura che condannano l'utilizzo illegale dei contratti a termine da parte di Sea.

-- Moltissimi cittadini chiedono di poter dormire di notte visto che gli aerei glielo impediscono, oppure chiedono di effettuare una VIA (valutazione impatto ambientale), oppure chiedono di sapere come la qualità dell'aria che respirano tutti i giorni anche perché le centraline di analisi rilevano solo pochi parametri.

-- Nel piano industriale presentato da Sea lo scorso giugno, è prevista la terza pista all'interno di un Parco Naturale, riserva della Biosfera e Patrimonio mondiale dell'Unesco.

-- Il 10-10-07, dopo un'ispezione degli Ispettori del Lavoro, di Polizia e CC, contestate, 78 diverse violazioni.

Cinque le persone denunciate: tre titolari di imprese coinvolte nei lavori, il coordinatore della sicurezza del cantiere e il responsabile dei lavori per il committente (cioè Sea). Il gip ha posto sotto sequestro del cantiere.

-- Sea non risponde alle precise richieste da parte dei delegati alla sicurezza, eletti dai lavoratori, che chiedono di avere l'elenco delle sostanze pericolose che transitano a Malpensa, le disposizioni per prevenire pericoli di contaminazione del personale operante nello scalo, e copia del registro degli infortuni e del diario di prevenzione per poter verificare l'incidenza degli stessi.

DALLA SUA NASCITA MALPENSA è UN AEROPORTO SOSTANZIALMENTE ISOLATO

L'accessibilità di Malpensa è inesistente e affidata solo alla Milano Laghi, che è stata potenziata solo negli anni scorsi. La strada di collegamento tra Boffalora (autostrada Mi -To) e Malpensa è rimasta ferma per tantissimo tempo, e solo nel mese di novembre ha subito una brusca accelerazione, verrà completata all'inizio di aprile, 8 anni dopo l'inaugurazione di Malpensa, l'altra parte che collega la superstrada a Milano Baggio è ancora ferma. I collegamenti ferroviari sono ridicoli, si parte da Milano Cadorna invece che da Milano Centrale, ciò determina che tutti viaggiano in bus più comodo per chi arriva in centrale.

TUTTO QUESTO, NON PER COLPA DEI POLITICI "ROMANI", MA DEGLI AMMINISTRATORI LOMBARDI.

MALPENSA E LINATE VANNO DIFESE

Primo- serve un Piano Nazionale dei trasporti che stabilisca una volta per tutte, come se ancora ce ne fosse bisogno, che Malpensa dovrà rientrare in un progetto di sistema aeroportuale del Nord d'Italia attraverso una politica di specializzazione delle 13 piste che ci sono tra Torino e Venezia. Un sistema dove si aiutano gli utenti e non si rubano i passeggeri.

Secondo- si devono stabilire precise garanzie occupazionali, che garantiscano a tutti i lavoratori, compresi i lavoratori precari, un lavoro stabile e con un salario che permetta di vivere dignitosamente.

Terzo- servono amministratori locali che lavorino per i cittadini ed i lavoratori e non al servizio delle confraternite politico-economiche.