



Coordinatore nazionale SdL intercategoriale Fabrizio Tomaselli

Lettera aperta ai Lavoratori del Gruppo Alitalia, al Governo, alle altre Organizzazioni sindacali, alla stampa ed ai Partiti

Troppi "esperti" si stanno pronunciando da troppo tempo sui problemi e sul futuro di Alitalia: molti sono assolutamente a digiuno di trasporto aereo, ma fanno i tuttologi di professione e altri, al contrario, sono veramente esperti, ma evidentemente in alcuni casi gli interessi che rappresentano non coincidono con quelli di Alitalia e sembra stiano facendo di tutto per far fallire ogni ipotesi di rilancio della compagnia e del settore.

Da "informato dei fatti di 20 anni di crisi Alitalia", dalla parte di un sindacato, SdL intercategoriale, prima SULT, che non è mai stato interno a logiche partitiche e di potere, posso dire e dimostrare che le possibilità di salvataggio e di sviluppo di Alitalia ci sono e sono molte più delle probabilità di veder fallire la compagnia di bandiera, sempre che si abbia la volontà di fare di Alitalia e del trasporto aereo italiano un'industria e non un semplice "servizio". La differenza è evidente: un "servizio di trasporto aereo" può essere effettuato da chiunque abbia le capacità minime in termini tecnici e finanziari, una "industria del trasporto aereo" è qualche cosa che investe invece una moltitudine di soggetti e che riguarda gli interessi e la ricchezza dell'intero Paese.

Perché Alitalia deve essere rilanciata.

- 1) Perché il trasporto aereo in Italia è uno strumento di sviluppo ed accompagna una serie di attività industriali, commerciali e, non ultimo, il turismo. Perché il trasporto aereo in un paese industrializzato deve fare sistema, integrarsi e lavorare in modo sinergico con queste altre attività e rappresenta quindi un settore strategico che non può essere totalmente o prioritariamente disgiunto dall'obiettivo di programmazione economica dello Stato.
- 2) Perché il mercato del trasporto aereo in Italia è quello che in Europa ha più necessità e possibilità di sviluppo, anche perché vive da anni in una situazione di sottodimensionamento. Un mercato appetibile che, nonostante l'eccesso di sfiducia e le ripetute valutazioni negative che puntualmente emergono dai maggiori "esperti economici", nei passati mesi ha fatto scatenare i maggiori competitori, convinti ormai che Alitalia fosse sulla strada del fallimento.
- 3) Perché in ogni sistema maturo di trasporto aereo deve esistere un vettore di riferimento che operi almeno nei tre principali segmenti del mercato: il nazionale, l'internazionale e l'intercontinentale ed in Italia, almeno per i prossimi dieci anni, nessuno può ragionevolmente pensare di sostituire Alitalia in questo ruolo di "motore" del trasporto aereo.
- 4) Perché chi fa realmente e concretamente trasporto aereo non può basarsi sul "prendi i soldi e scappa" come fanno molti piccoli vettori e le low cost in Italia, ma deve investire e fare programmi che durano anni: basti pensare che per ordinare un aereo nuovo servono alcuni anni e per modificare completamente una flotta almeno un decennio.

Quali sono, davvero, i numeri delle compagnie aeree?

- I dati della **prima tabella** sono stati estratti dai bilanci delle Compagnie e dai rispettivi siti internet, tranne le tonnellate di merce trasportata da Alitalia che è un dato ricavato aumentando della percentuale dichiarata in bilancio il dato dichiarato nell'anno precedente sul sito dell'AEA.

2007	AEREI IN FLOTTA	DIPENDENTI	TONNELLATE DI MERCE TRASPORTATA	PASSEGGERI TRASPORTATI	DIPENDENTI PER AEREO	PASSEGGERI PER DIPENDENTE	TONNELLATE DI MERCE PER DIPENDENTE
AIR FRANCE-KLM	607	104.659	1.510.000	74.795.000	172	714	14
ALITALIA	186	11.229	215.315(1)	26.606.000	60	2369	19
BRITISH AIRWAYS	245	42.403	805.000	33.161.000	173	782	19
IBERIA	136	22.300	(2)	26.900.000	164	1206	N/A
LUFTHANSA-SWISS	513	105.261	1.911.000	62.894.000	205	598	18
ALITALIA + AZ SERVIZI	186	19.350	215.315	26.606.000	104	1375	186
ALITALIA (3)	149	19.350			130		

(1) dato stimato in base all'aumento percentuale dichiarato in bilancio.

(2) dato non dichiarato in bilancio

Nella riga "ALITALIA + AZ SERVIZI" viene riportato lo stesso paragone accorpando i dipendenti di Alitalia con quelli di AZ Servizi, che ora sono passati alle dipendenze di FINTECNA a seguito della cessione in usufrutto dell'1,6% delle azioni.

(3) considerando gli aeroplani messi a terra nel 2008 (37 aerei - riduzione portata a termine dalla dirigenza Alitalia nei primi mesi di quest'anno) e con tutto il personale di AZ e AZ SERVIZI.

- Nella **seconda tabella** viene eseguito un paragone sulla produttività del personale delle varie Compagnie, ovvero viene messo a confronto il rapporto (Ricavi)/(Numero dipendenti):

Compagnia	Ricavi nel 2007 €*(000)	Impiegati	Produttività €*(000)
AIR FRANCE -KLM	24.118.000	111.092	217,10
ALITALIA	4.847.075	11.229	431,66
BRITISH AIRWAYS	£8.753.000=€11.033.679	42.403	260,21
IBERIA	5.493.700	22.300	246,35
LUFTHANSA	24.110.000	105.261	229,05
ALITALIA+AZ SERVIZI	5.714.388	19.350	295,32

Nell'ultima riga sono stati accorpate sia i ricavi delle due società (Alitalia e Alitalia Servizi) che il personale e, come si può vedere, la produttività è comunque estremamente superiore a quella della concorrenza.

- Nella **terza tabella** vengono confrontati i dati essenziali di bilancio limitati al MOL (Margine Operativo Lordo), prima, quindi, di operazioni finanziarie, tasse e quant'altro.

Nella voce "spese rimanenti" sono state incluse tutte quelle voci che contribuiscono a formare il MOL e che, dal momento che nei vari bilanci vengono denominate diversamente o scomposte in varie ulteriori voci, sono state accorpate per motivi di omogeneizzazione in modo da rendere i dati comparabili. Nelle colonne contraddistinte dal simbolo % vengono riportati i valori percentuali di spesa rispetto ai ricavi per ogni Compagnia.

Impressionante è il dato percentuale di "spese rimanenti" di AZ, con valori superiori dal 19% al 24%, mentre quello del personale è più basso di valori che vanno da 7 ad 11 punti percentuali.

2007	AZ	%	BA	%	IB	%	LH	%	AF-KLM	%
Ricavi in € (000)	4.847.075		11.033.679		5.493.700		24.110.000		24.118.000	
Spese per personale	852.122	18	2.730.372	25	1.371.635	26	5.498.000	25	7.018.000	29
Spese rimanenti (1)	4.305.334	89	7.200.317	65	3.838.465	70	17.026.000	71	15.695.000	65
Totale spese	5.157.456		9.930.689		5.210.100		22.524.000		22.713.000	
Risultato	-310.382		1.102.990		283.600		1.586.000		1.405.000	

(1) Nel bilancio Alitalia per "spese rimanenti" si intende: consumi di materie prime e materiali di consumo, spese per servizi, ammortamenti e svalutazioni, altre spese operative.

- Uno studio dell'ICCSAI (International Center for Competitiveness Studies in the Aviation Industry), infine, riporta che fra il 2002 ed il 2007 il traffico aereo passeggeri è aumentato, nelle Nazioni prese in considerazione, come riportato nella **quarta tabella**:

	Italia	Regno Unito	Spagna	Germania	Francia	Olanda
Passeggeri trasportati nel 2002	91.768.000	190.650.000	142.708.000	137.634.000	116.432.000	40.736.000
Passeggeri trasportati nel 2007	136.187.000	239.473.000	209.978.000	184.205.000	138.799.000	47.800.000
Passeggeri 02-07	44.419.000	4.823.000	67.270.000	46.571.000	22.367.000	7.064.000.
% Passeggeri 02-07	48,4%	25,6%	47,1%	33,8%	19,2%	17,3%
CAGR 02-07 (1)	8,2%	4,7%	8,0%	6,0%	3,6%	3,2%

(1) CAGR= Compounded Annual Growth Rate fra il 2002 ed il 2007

- Per il Traffico Merci la situazione non è altrettanto competitiva ma comunque molto florida (**quinta tabella**).

	Italia	Regno Unito	Spagna	Germania	Francia	Olanda
Merce trasportata in ton. nel 2002	824.000	2.394.000	576.0002.	587.000	1.581.000	1.240.000
Merce trasportata in ton. nel 2007	1.022.000	2.428.000	624.000	3.533.000	2.411.000	1.653.000
merci 02-07	198.000	33.000	48.000	946.000	830.000	413.000.
% merci 02-07	24,0%	1,4%	8,4%	36,6%	52,5%	33,3%
CAGR 02-07 (1)	4,4%	0,3%	1,6%	6,4%	8,8%	5,9%

In sintesi queste tabelle ci dicono che il mercato italiano è molto appetibile ed ha una previsione di sviluppo molto più alta degli altri Paesi europei, che il numero dei lavoratori Alitalia rispetto agli aerei è assolutamente più basso di quello dei competitori stranieri e che la produttività è molto più alta sia rispetto agli aerei in flotta, sia nei confronti del fatturato.

Anche alla luce di questi dati, che cosa si dovrebbe fare per rilanciare il trasporto aereo italiano e l'Alitalia?

- 1) Aumentare la massa critica della Compagnia attraverso acquisizioni/accorpamenti societari, per raggiungere una quota del mercato nazionale almeno del 70%.
- 2) Una forte ricapitalizzazione che è possibile se si considera che il mercato del trasporto aereo, oltre a dover continuare ad essere un settore strategico per il Paese, è complementare ad altri settori industriali, al commercio ed al turismo. Attraverso sinergie è possibile costruire un progetto con risorse finanziarie adeguate che coinvolgano vari soggetti industriali e finanziari, senza che lo Stato esca definitivamente dal capitale dell'Alitalia.
- 3) Un'alleanza internazionale forte da ricercare o tra le grandi compagnie aeree europee, o di Paesi non europei che potrebbero costruire sinergie e complementarità con Alitalia. I tempi di quest'alleanza potrebbero non essere necessariamente immediati, anche perché, tra le altre cose, Alitalia è comunque già in una grande alleanza internazionale.
- 4) La logica e "l'ossessione" fondata sulla riduzione dei costi (soprattutto quello del lavoro) operata negli ultimi dieci anni ha privato l'Alitalia di competenze professionali ed è fallita dal punto di vista industriale. Si deve invece intervenire prioritariamente sui ricavi varando una decisa politica di sviluppo, intervenendo comunque anche sui costi fissi aziendali, spesso fuori controllo, come sull'organizzazione aziendale. Nell'ambito di un Piano Industriale degno di questo nome, lo sviluppo dei voli intercontinentali è indispensabile per aumentare ricavi e ridurre la concorrenza delle compagnie low cost sui settori domestico ed internazionale. Qualsiasi piano industriale che non preveda questo tipo di opzione è destinato al fallimento nel breve-medio periodo. E' indispensabile inoltre il rinnovamento della flotta che opera direttrici nazionali ed internazionali, oggi vecchia e caratterizzata da alti consumi, allo scopo di migliorare la redditività. Ma la flotta di medio-breve raggio non può essere ridotta in modo drastico come sembra emergere in questi giorni, pena l'impossibilità di costruire una rete completa ed efficiente. Si deve tendere al recupero della clientela d'affari, nei confronti della quale Alitalia è oggi in forte ritardo rispetto ai competitori europei. Coinvolgendo in ciò l'industria italiana nel suo complesso, attraverso precise politiche di marketing e di vendita del prodotto, utilizzando anche canali diversi da quelli classici.
- 5) Mantenimento dell'attuale assetto societario, attuando le necessarie razionalizzazioni: quindi presidio e controllo dell'intera filiera industriale, così come avviene nelle principali compagnie europee. Il controllo delle attività del Gruppo oltre a garantire la puntuale operatività e gestione diretta dei processi produttivi, in condizioni di massima sicurezza, possono rappresentare attraverso il conto terzi, elemento importante per l'economia aziendale anche nei periodi di congiuntura negativa dovuta a fattori esterni.
- 6) Il sistema aeroportuale italiano è da riformare, realizzando un reale coordinamento ed un'effettiva programmazione.
- 7) Si devono rivedere completamente le norme che consentono alle compagnie low cost di fare concorrenza sleale rispetto agli altri vettori, di percepire aiuti di stato indiretti attraverso enti locali e società di gestione aeroportuali, di poter operare con personale italiano che a tutti gli effetti per lo stato italiano non esiste come lavoratore. La Francia, come altri Paesi, hanno interdetto tale situazione, anche attraverso l'adozione di strumenti legislativi e regolamentari che hanno normato e di fatto limitato la penetrazione low cost, senza per altro ridurre i vantaggi per la clientela.
- 8) Il sistema aeroportuale più articolato, cioè quello lombardo, dove Linate, Malpensa, Bergamo, Brescia, Verona etc.. sono spesso direttamente in concorrenza tra loro, necessita di un piano nazionale degli aeroporti che definisca quali tra di essi è da considerare e trattare in modo prioritario. Per ottenere tale obiettivo serve una forte determinazione della politica sia a livello regionale, sia nazionale. Non sarebbe poi assurdo pensare, come da anni andiamo dicendo inascoltati, che una società di gestione che dovesse controllare, come accade in gran parte dei Paesi europei, i principali aeroporti italiani, rappresenterebbe elemento di equilibrio per l'intero settore.
- 9) Tutto ciò, collegato a molti altri aspetti che interessano il sistema di controllo, di regolazione e di supporto al trasporto aereo, devono essere sostenuti da un forte indirizzo politico ed amministrativo e ciò non può essere fatto se non attraverso il Ministro dei Trasporti. Questa necessità è oggi più importante che nel passato e la crisi del settore non dovrebbe costituire un impedimento ma, al contrario, spingere per una rapida soluzione.
- 10) Il tema della gestione del personale è importante in tutte le aziende dei servizi. I lavoratori del trasporto aereo e del Gruppo Alitalia vivono da troppo tempo in una situazione di assoluta incertezza con una realtà di precarietà ormai insostenibile, una produttività più alta di tutti i competitori europei ed il mancato rinnovo dei contratti. E questo disagio è ancor più appesantito da un clima esterno che dipinge i lavoratori ancora come dei privilegiati. Ma senza l'entusiasmo e la professionalità del personale qualsiasi rilancio di Alitalia è destinato a percorrere una difficile strada in salita. Ma in un'azienda che fa trasporto aereo e dove il fattore umano è al primo posto nel rapporto positivo con la clientela, la valorizzazione del ruolo dei lavoratori potrebbe costituire la spinta sufficiente a sostenere il rilancio dal punto di vista interno.

- 11) Le relazioni industriali vanno radicalmente ripensate, eliminando quelle storture che denunciavamo da anni e procedendo a correzioni in termini di chiarezza nei rapporti e nelle competenze che verrebbero valutate positivamente dagli stessi lavoratori. Le responsabilità della situazione del trasporto aereo sono anche di carattere sindacale, ma mentre i vertici aziendali producono danni e se ne vanno poi con "liquidazioni" da sogno, il sindacato rimane a pagare il prezzo delle contraddizioni determinate principalmente da altri. Arrivare poi a definire contratti collettivi nazionali per le varie categorie presenti nel settore rappresenterebbe un aspetto fondamentale sia per creare una diversa organizzazione complessiva delle relazioni industriali, sia per regolare in modo più corretto una concorrenza basata ormai esclusivamente sul costo del lavoro.
- 12) Per finire questa breve "lista della spesa", con un po' di buon senso, molta onestà, molta competenza e poche idee chiare, il trasporto aereo potrebbe rappresentare un affare per chi lo opera e per l'intero Paese: se si passasse dalle polemiche alle semplici analisi, dalle chiacchiere ai fatti, dalle ipotesi ai progetti, dai progetti alla loro realizzazione, si farebbe un lavoro eccezionale per l'intero sistema industriale italiano, per l'utenza ed anche per i lavoratori.

Le voci che arrivano in questi ultimi giorni di agosto sono preoccupanti e stanno creando una tensione fortissima tra i lavoratori. Non vorremmo trovarci, tra qualche giorno o qualche ora, a fare i conti con un "prendere o lasciare", come è già avvenuto con la situazione Air France di pochi mesi fa.

Qualsiasi soluzione che vada in quella direzione sarebbe da noi valutata esattamente nello stesso modo negativo per gli effetti che produce sui lavoratori e per l'assenza di qualsiasi prospettiva di sviluppo futuro, in quanto, anche se non è certo stato il sindacato a far tornare indietro Air France, tale valutazione non è stata dettata dai colori della bandiera o dal segno politico del passato Governo.

Vogliamo uno sviluppo sano e duraturo: vogliamo comprendere chiaramente e senza equivoci di che cosa si sta discutendo tra Banca Intesa e Governo, per poi analizzare nel concreto il piano industriale. Solo dopo valuteremo e decideremo.

Purtroppo, a tutt'oggi, la situazione che si è creata è assolutamente inaccettabile perché il sindacato è del tutto all'oscuro delle linee individuate dal piano che sta predisponendo Banca Intesa e le notizie che trapelano sembrano andare in direzione opposta a quella che vorremmo ed a quella che ho sino ad ora esposto.

Per questo motivo SdL intercategoriale ha effettuato le "procedure di raffreddamento" previste dalla legge prima di effettuare uno sciopero e responsabilmente ha dato soltanto un segnale di allarme dichiarando 1 minuto di sciopero per il 6 settembre prossimo. Auspico che questo senso di responsabilità sia interpretato per ciò che è realmente e non per debolezza o peggio ancora quale strumento per giustificare agli occhi dei lavoratori il proprio consenso indiretto a ciò che si sta decidendo.

Va aggiunto che, in questa fase così difficile e decisiva per il trasporto aereo e per tutti i dipendenti, sarà determinante la capacità di tutto il sindacato di operare in maniera profondamente unitaria, ben consapevoli che è in gioco il destino di migliaia di lavoratori e l'unica soluzione degna di questo nome sarà quella in grado di fornire tutele adeguate e prospettive concrete sia a coloro che lasceranno l'azienda sia a quanti continueranno a svolgere il proprio lavoro.

Ci sono tutte le condizioni per discutere, analizzare e valutare ciò che è possibile fare e ciò che è indispensabile non fare: decidere autonomamente e senza il consenso dei lavoratori, sarebbe un errore gravissimo che porterebbe ad un autunno ingestibile nei trasporti e questa è una condizione che ragionevolmente nessuno può o deve auspicare.

Fabrizio Tomaselli
Coordinatore Nazionale
SdL intercategoriale

Roma, 19 Agosto 2008