



Agosto 2019

Alitalia: il punto sulla situazione, l'analisi e la posizione dell'Unione Sindacale di Base

Alla luce delle decisioni riguardanti la composizione del consorzio che dovrebbe condurre Alitalia fuori dalla situazione di crisi attuale e rilanciarla definitivamente, USB ritiene opportuno esporre le proprie valutazioni.

Lo facciamo sinteticamente e nell'impossibilità comunque di formulare analisi e proposte confortate da numeri giacché non sono pubblici e per noi disponibili i piani e le determinazioni dei soggetti ora in campo.

Stabilità o instabilità

Poniamo l'accento prima di tutto sul fatto che la compagine attuale potrebbe essere quella che renderà concreta l'acquisizione di Alitalia ma che potrebbe, al contrario, essere modificata nella sua composizione in termini di assenze e/o nuove presenze, come anche rispetto al peso specifico dei singoli partecipanti nell'ambito della composizione azionaria.

Questa incertezza pesa chiaramente sul futuro di Alitalia: positivamente o negativamente sarà questione da valutare successivamente.

Dopo una fase di forte instabilità politica, che ha portato a un cambio di maggioranza e alla nascita di un nuovo Governo che vede la conferma del Presidente del Consiglio Prof. Giuseppe Conte, non è stato ancora possibile comprendere l'atteggiamento del nuovo esecutivo e se e come queste evoluzioni influenzeranno il futuro di Alitalia.

Ad oggi si possono quindi formulare valutazioni e considerazioni, esclusivamente rispetto alla fotografia attuale, sia sul piano dei partecipanti all'operazione Alitalia, sia più in generale sul quadro di riferimento politico ed economico nazionale.

Il nostro obiettivo rimane la nazionalizzazione

Obiettivo politico sindacale dell'USB sulla questione Alitalia è e rimane la nazionalizzazione della compagnia. Non si tratta di un obiettivo di carattere ideologico ma di un'opzione che valutiamo importante considerare in moltissime situazioni dove la strategicità del settore o dell'azienda e la situazione contingente di crisi o di necessità di un rilancio che produca benefici per il paese, imponga un intervento deciso, generale e concreto da parte dello Stato.

Nel caso di Alitalia, pur valutando positivamente l'ipotesi attualmente in atto che prevede il controllo del 50,1% del capitale da parte di Ferrovie e del Ministero dell'Economia, prendiamo atto con disappunto che la strada è stata compiuta solo a metà e che le decisioni adottate non prevedono la nazionalizzazione.

Unione Sindacale di Base – Lavoro Privato – Trasporto Aereo

Sede: Via dell'Aeroporto, 129 – 00175 Roma **Tel** 06 59640004 - **Fax** 06 54070448 – **Mail:** lavoroprivato@usb.it – **sito web** www.usb.it
Trasporto Aereo: Via e. Berlinguer, 25 – 00054 Fiumicino (RM) - **Tel** 06 6506958 – **Fax** 06 6505659 – **Mail:** trasportoaereo.trasporti@usb.it

Ciò comporta a nostro avviso un aumento esponenziale delle difficoltà e delle incertezze derivanti sia dalla governance dell'azienda, sia dalla composizione dei diversi interessi che in essa si evidenzieranno sicuramente in tempi relativamente brevi.

La strada della nazionalizzazione rimane comunque sempre aperta e a disposizione del governo: una soluzione costituzionalmente prevista e al tempo stesso una soluzione che fornirebbe un futuro certo non soltanto all'azienda Alitalia ma all'intero settore del trasporto aereo.

Ai detrattori di tale ipotesi che motivano il loro no alla nazionalizzazione con una presunta opposizione da parte dell'Unione europea rispondiamo che tale posizione è, questa sì, squisitamente ideologica e che non tiene strumentalmente conto del fatto che qualsiasi operazione economica è accettata dalle istituzioni europee a patto che risponda a "requisiti di mercato", a prescindere che essa sia sostenuta da privati o dallo Stato.

I soggetti in campo

Fatte le precedenti considerazioni proviamo allora a prendere in esame i soggetti istituzionali ed economici che attualmente potrebbero partecipare al capitale di Alitalia.

Ministero dell'Economia

Il Ministero dell'Economia rappresenta chiaramente lo Stato e il capofila del controllo pubblico dell'Alitalia. A prescindere quindi dalla minore partecipazione rispetto a Ferrovie, dovrebbe essere comunque il soggetto garante degli interessi pubblici dell'operazione e della sua gestione. Il Ministro precedente non sembrava invece entusiasta di questa partecipazione: al contrario sembra che il 15% in suo possesso sia esclusivamente una percentuale per arrivare al 50,1%, che sia un atto dovuto in mancanza di una partecipazione di altri privati, che sia un atto imposto dalla maggioranza di governo o da parte di essa.

Fondamentale dovrebbe invece essere la partecipazione dello Stato, anche perché la soluzione per Alitalia non è possibile senza un intervento concreto e determinato di carattere normativo rispetto all'intero settore del trasporto aereo.

Si tratta di un impegno relativo, quello del pubblico, che è lasciato in mano alle Ferrovie.

Ferrovie

Le Ferrovie sembrano essere quindi il vero conduttore dell'intera operazione Alitalia. Il soggetto che gestirebbe la maggioranza del 50,1% in mano pubblica e che dovrebbe poi amministrare e indirizzare la partecipazione degli altri soggetti. In effetti, così non è per almeno due ragioni.

La prima è facilmente deducibile da come sino a oggi sono andate le trattative con gli altri potenziali soci. L'evidente mancanza di conoscenza ed esperienza in ambito aeronautico ha portato, infatti, alla formulazione di un primo Piano industriale che, da quel che emerge, è del tutto in favore di Delta e del suo maggiore alleato europeo, cioè Air France/KLM. D'altra parte non poteva essere altrimenti, visto che tale progetto è stato interamente formulato proprio da Delta e che Ferrovie si sono limitate a valutazioni evidentemente approssimative e condotte probabilmente da tecnici del settore quanto meno non realmente esperti.

Probabilmente la maggiore preoccupazione per Ferrovie è stata quella di tradurre l'intervento in Alitalia in effetti positivi, o i meno negativi possibili, per il proprio core business. Non che questa preoccupazione sia illegittima, visto anche che evidentemente le Ferrovie sono state politicamente spinte all'intervento in Alitalia, ma la *intermodalità* dei trasporti di cui tanto si parla non si realizza attraverso il cannibalismo di un settore nei confronti dell'altro, ma gestendo una reale integrazione e traendo benefici per tutte le sue articolazioni. Quest'opzione, da noi ipotizzata e proposta oltre 15 anni fa e mai presa in considerazione sino ad oggi, ci vede quindi del tutto favorevoli, a patto però che tale *intermodalità* preveda realmente l'utilizzo combinato di differenti mezzi di trasporto in base a precise e analitiche valutazioni economiche e non la prevalenza aprioristica dell'uno rispetto all'altro settore.

Delta

La compagnia americana è un gigante del trasporto aereo e la più forte compagnia aerea presente nell'alleanza Sky Team. Quindi tra Delta e Alitalia accordi bilaterali e interni all'alleanza esistono già e sono a nostro avviso la conseguenza della sudditanza esistente tra i due vettori e tra Alitalia e Air France/Klm. Sarebbe necessario tornare indietro di quasi due decenni per andare ad analizzare i perché di tale subordinazione e forse è inutile in questa fase. Non è inutile invece il ribadire che soltanto uno sviluppo con determinate caratteristiche di autonomia, anche se inserite nell'ambito di un'alleanza internazionale, è quello necessario a rilanciare Alitalia.

Delta ha costruito un Piano finalizzato essenzialmente a quattro obiettivi:

- ☞ ① Preservare a suo favore il traffico per gli USA e viceversa, oggi saldamente in mano a Delta. Per fare ciò si limita lo sviluppo dei voli intercontinentali tra Italia e Stati Uniti, "elargendo" pochi slot, spesso stagionali e mantenendo invece la situazione attuale totalmente svantaggiosa per Alitalia. Ciò è determinato anche da un accordo sulla commercializzazione del prodotto che vede Delta del tutto favorita e che invece dovrebbe essere rimesso in discussione. Si dovrebbe quindi prevedere un riequilibrio sostanziale degli slot attuali e di quelli incrementali e allo stesso tempo ridefinire un accordo sulla commercializzazione dei biglietti.
- ☞ ② Preservare il predominio di Air France/KLM in ambito intercontinentale da e per l'Europa. E' evidente, infatti, che in assenza di uno sviluppo sostanziale e rapido delle direttrici e delle frequenze dei voli intercontinentali di Alitalia, i passeggeri che devono recarsi in Asia, in Africa e in Centro e Sud-America devono quasi sempre recarsi a Parigi e prendere voli Air France. Per questo il Piano Delta non prevede invece alcun reale sviluppo della flotta di Lungo Raggio di Alitalia.
- ☞ ③ Delta è la capofila di Sky Team e quindi deve in ogni modo impedire che Alitalia sfugga dalla morsa attuale dell'alleanza che la penalizza invece di favorirne lo sviluppo. Così facendo s'impedisce l'intervento alternativo di altre compagnie e/o altre alleanze che potrebbero invece acquisire nuove e ricche quote di mercato in Italia.
- ☞ ④ Delta, con un impegno economico equivalente a pressoché nulla rispetto al suo fatturato e ai suoi profitti, potrebbe inoltre sperimentare la collaborazione con Ferrovie, che gli aprirebbe anche la commercializzazione delle tratte italiane su ferrovia di un viaggio volo-treno dagli USA.

Se queste fossero le condizioni previste da Delta, insieme all'intervento indiretto di Air France, allora si tratterebbe esclusivamente di un impegno, tra l'altro molto limitato dal punto di vista economico, del tutto "conservativo". Preservare cioè gli interessi economici, il traffico, il fatturato e i profitti attualmente esistenti per se stessa e per Air France e mettere una ipoteca tombale rispetto a quelli futuri, a tutto svantaggio di Alitalia che, ben che vada, si collocherebbe per qualche anno e prima della prossima e scontata crisi, in un mercato rigido e regionale che impedisce proventi e sviluppo reali.

Atlantia

E' indubbio che Atlantia rappresenti un soggetto economicamente solido e che abbia la fiducia della finanza internazionale. Questo presupposto, fondamentale in qualsiasi operazione economica, è però messo innanzi tutto in ombra dagli eventi che hanno portato alla dichiarazione d'interesse. Non è possibile, infatti, nascondere che tale interesse sembra molto condizionato dalla questione delle concessioni autostradali messe in discussione dal governo dopo i fatti tragici di Genova.

Cosa potrebbe accadere nella partita Alitalia a seguito della possibile revoca delle concessioni è facilmente intuibile e allo stesso tempo questa incertezza, se protratta nel tempo, favorirà il sicuro allungamento dei tempi di realizzazione per Alitalia, ad oggi fissati per metà settembre.

A prescindere comunque da tale indeterminatezza sui tempi e sulla conferma degli impegni presi, c'è da domandarsi, se anche la proprietà di Alitalia sia funzionale e in che misura, allo sviluppo di Aeroporti di Roma. Se, infatti, come sembra, tale partecipazione potrebbe comportare un vantaggio per Alitalia come soggetto esperto e interno al trasporto aereo, devono farsi anche ulteriori valutazioni.

1. Il traffico Alitalia gestito da Aeroporti di Roma è notevole ma di certo una società di gestione aeroportuale deve necessariamente attrarre traffico da qualsiasi compagnia in base ad una semplice formula: aumentare il traffico senza considerare la livrea della compagnia e favorendo chi paga di più. In questa situazione Alitalia non potrebbe trarre alcun beneficio e sarebbe considerata né più né meno alla stregua di qualsiasi altra compagnia aerea.
2. D'altra parte un trattamento "di miglior favore" rischierebbe di attirare l'attenzione del Commissario alla concorrenza dell'Unione Europea che comunque sarà interessato a capire meglio le relazioni tra Alitalia e Aeroporti di Roma, spinto dalle altre compagnie aeree e anche da un clima all'interno dell'Unione non certo favorevole all'attuale governo italiano.
3. La presenza delle compagnie low cost in Italia è ormai preminente rispetto ad Alitalia e conseguentemente lo sono anche i servizi che Aeroporti di Roma svolge per esse. Sarà disponibile Atlantia a condividere la necessaria nuova normativa nel trasporto aereo che comporterebbe nuove condizioni anche alle low cost e senza la quale ogni tentativo di rilanciare Alitalia è destinato a fallire? Stiamo parlando della mancanza di leggi e regolamenti che ha favorito in questi ultimi decenni lo sviluppo di un mercato del tutto selvaggio del trasporto aereo italiano (a differenza di quanto hanno fatto, ad esempio, i francesi) e che ha fatto fare utili soprattutto alle low cost che in Italia hanno conquistato percentuali di traffico inimmaginabili in altri paesi.

Che cosa serve nella situazione attuale

Da questa breve analisi e assumendo come presupposto che a settembre si confermassero gli attuali soggetti che hanno dichiarato interesse a partecipare alla compagine azionaria di Alitalia, proviamo a indicare alcune condizioni fondamentali.

 Il controllo di almeno il 50,1% dei soggetti pubblici deve rimanere stabile e determinare anche la governance di Alitalia, sottraendosi ai condizionamenti possibili da parte dei partner individuati e riaffermando il ruolo di regia. Una gestione che tenga conto della redditività dell'azienda e al tempo stesso della necessità di uno sviluppo organico dell'intero settore.

 Lo Stato deve immediatamente mettere mano alle regole e alle non-regole esistenti nel settore. Lo scopo non deve chiaramente essere quello di favorire Alitalia, prassi che sarebbe immediatamente messa in discussione dall'Unione Europea, ma di definire regole che non la sfavoriscano rispetto alle low cost e a tutte le altre compagnie, come avviene ormai da venti anni. Serve anche un complesso di modifiche al sistema fiscale in ambito aeroportuale e aereo che accompagni tale riforma complessiva del trasporto aereo. E' sostanziale la questione della revisione delle tariffe e dei surplus sui biglietti aerei. Sono necessari meccanismi che favoriscano il lavoro e i suoi diritti contrattuali da estendere a chiunque operi in Italia. Insomma, serve un sistema regolatorio che ponga il settore del trasporto aereo italiano in condizione di competere con chi viene a operare in Italia certo che non esistano norme e reti di protezione per gli interessi nazionali.

 Delta, importante compagnia preminente sul Nord America, può puntare sullo sviluppo di Alitalia traendone chiaramente un vantaggio per se stessa. Deve però poter essere esercitata una forma di controllo da parte dei maggiori azionisti se Delta vorrà utilizzare quel 15% di partecipazione per bloccarne invece lo sviluppo e fare esclusivamente i propri interessi e quelli di Air France. La verifica si deve fare sul Piano

industriale, sui suoi presupposti e sui contenuti che devono indicare reale sviluppo. Se così non fosse, meglio sarebbe cambiare alleanza: molti vorrebbero entrare nel mercato del trasporto aereo italiano. Anche Lufthansa, nonostante le dichiarazioni di facciata, sarebbe ben lieta di farci entrare nella sua alleanza internazionale per sottrarre traffico intercontinentale a Sky Team, ad Air France e alla stessa Delta. Tra l'altro United Airlines, l'alleata di Lufthansa in Nord America, è più debole di Delta e ciò potrebbe costituire un fattore di crescita aggiuntivo per Alitalia nelle redditizie direttrici verso gli Stati Uniti. Quindi nell'ambito delle consultazioni della definizione degli elementi essenziali del piano industriale e del management, è importante esercitare una stretta vigilanza e parallelamente attivare contatti con altri possibili partners.

 Per capire le intenzioni di Atlantia si deve necessariamente sciogliere, in un senso o nell'altro, il nodo delle concessioni autostradali. In ogni modo, se Atlantia deciderà di rimanere nella compagine attuale di Alitalia, si dovrà affrontare il discorso Piano industriale in modo serio ed esaminare anche le implicazioni per AdR della necessaria riforma del trasporto aereo. Si deve cioè comprendere senza alcun ragionevole dubbio se la sua partecipazione è strumentale o industrialmente valida e credibile. In ciò il ruolo del governo è assolutamente necessario e deve dimostrarsi credibile, coerente e fermo.

 Il Piano industriale, lo affermiamo per l'ennesima volta, deve svilupparsi su linee diverse da quelle che hanno portato all'attuale Piano Delta approvato da Ferrovie. Deve cioè rappresentare un progetto "autonomo" che tenga conto anche delle alleanze ma che sia funzionale agli obiettivi di rilancio di Alitalia.

 Ferma restando l'affermazione della necessità di una legge generale realmente democratica che regoli la rappresentanza sindacale, nel settore del trasporto aereo è necessario il riconoscimento della rappresentatività di organizzazioni che hanno i numeri reali e svolgono un loro ruolo. E' bene ricordare che queste organizzazioni hanno contribuito e si sono accreditate presso i lavoratori al punto di entrare con forza nella costruzione di un destino diverso per l'azienda, come accaduto attraverso l'esito del referendum del 2017, che ha potuto fermare i progetti di ridimensionamento ipotizzati dopo il protocollo validato dall'allora ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda.

Ecco sinteticamente **i punti per noi fondamentali che devono essere presenti nel Piano** tenuto conto della necessità dell'adozione di validi "requisiti di sistema".

1. Ampliamento consistente e rapido della **flotta di lungo raggio**. L'obiettivo è almeno il raddoppio dell'attuale flotta entro tre anni. Ciò al fine di coprire le più redditizie direttrici intercontinentali oggi appannaggio in Sky Team di Delta e Air France. Questo è a nostro avviso il punto centrale sul quale costruire il nuovo Piano industriale di Alitalia. Non serve necessariamente acquisire immediatamente nuovi aerei che costano molto e devono essere ordinati con mesi, se non con anni di anticipo. Il sistema del leasing funziona, in attesa di poter valutare la ricostituzione di una flotta propria, sempre che si contrattino condizioni favorevoli e che si sia all'interno di un progetto che sviluppa nuovi proventi in tempi rapidi e utili in tempi ragionevoli. Nelle rotte intercontinentali non sono presenti le low cost e questo rappresenta l'elemento principale del maggior gettito di tali direttrici. Si dovrà inoltre procedere alla razionalizzazione dei modelli in flotta riuscendo ad avere uno o due tipi di famiglie di aeromobili.
2. La **flotta di corto e medio raggio** può essere leggermente ridotta (anche in funzione della presenza di linee che potranno essere operate su rotaia) ma deve mantenere una dimensione tale da assicurare il fideraggio autonomo dei voli intercontinentali e il collegamento con le principali città europee. E' indispensabile riacquisire gli slot per Londra, colpevolmente ceduti a Etihad e che hanno prodotto una perdita di alcune centinaia di milioni. Il piano Delta prevede inoltre uno sviluppo sull'area balcanica del tutto sproporzionato. E' invece importante concentrare le frequenze sulle direttrici più remunerative in Europa, in Medio Oriente e nel bacino mediterraneo.

3. L'aumento e il rinnovamento della **flotta**, visto che il Piano ha durata 3 anni, è ribadita per la necessità di uno sviluppo immediato del settore intercontinentale, devono essere perseguiti attraverso un sistema misto di **acquisizione e leasing**. Il leasing deve essere lo strumento per sviluppare la flotta soprattutto nell'immediato, visti i tempi lunghi per la consegna di aerei nuovi. In tal senso gli attuali contratti di leasing, del tutto fuori mercato e superiori del 30-40% alla media, devono essere rinegoziati e/o sostituiti in tempi rapidissimi e contestualmente al rinnovamento e allo sviluppo della flotta.
4. Si dovranno ricostruire in tempi rapidi alcune lavorazioni e attività precedentemente cedute a terzi e/o esternalizzate. In particolare, prima di tutto, la **manutenzione** degli aeromobili e la **commercializzazione** dei biglietti. Oggi le attività di manutenzione, cedute a terzi, costano di più di quando erano interne ad Alitalia. La realizzazione di un reale Polo Manutentivo che comprenda AMS, Atitech e DMO tutto interno ad Alitalia, rappresenta un obiettivo irrinunciabile in quanto, oltre a risparmiare sui processi manutentivi sugli aeromobili AZ, rappresenterebbe anche un business produttivo per incrementare le lavorazioni per soggetti terzi. Tale assetto garantirebbe anche il controllo diretto sull'intero processo manutentivo e gli standard qualitativi dello stesso. Il sistema di vendita e commercializzazione dei biglietti, oggi affidato quasi completamente a soggetti esterni e attraverso accordi bilaterali ad altre compagnie, deve essere ricostruito completamente e ricondotto all'interno dell'azienda. Eventuali accordi con terzi devono essere chiari e produrre effetti positivi per la compagnia. In tal modo sarà possibile un controllo costante e immediato dei flussi economici e delle potenzialità delle singole direttrici.
5. Il **capitale di Alitalia** deve essere maggiore delle cifre sino ad ora ipotizzate per permettere di garantire efficacemente il finanziamento per il rinnovo della flotta e per coprire le spese che lo sviluppo delle direttrici intercontinentali necessitano. E' chiaro, infatti, che una nuova direttrice per l'Asia o per gli Stati Uniti o per il Centro o Sud America, ha di solito bisogno di un periodo di avvio abbastanza lungo per diventare redditizia. I soggetti in campo, in questo momento, se riconfermeranno la loro disponibilità alle nuove condizioni di Piano, non avranno alcun problema ad aumentare le quote economiche corrispondenti alle partecipazioni previste. E se così non sarà, giacché il Piano produrrebbe effettivi proventi e profitti maggiori rispetto a quello ipotizzato da Delta, potrà aumentare il peso del pubblico o se ciò non sarà condiviso a livello governativo, potranno comunque aggiungersi altri soggetti intenzionati a partecipare a un vero progetto industriale.
6. Come già più volte affermato, USB non è contro un'**alleanza** o in favore di un'altra. Il problema è di altra natura: un'alleanza è un patto all'interno del quale i vantaggi sono ripartiti tra i partecipanti, anche se proporzionalmente all'impegno e alle dimensioni dei singoli soggetti. Nell'ambito dei nostri interessi come Alitalia, Sky Team si poggia principalmente su Delta per il ricco mercato nord-americano e su Air France/Klm su quello europeo e soprattutto intercontinentale da e per l'Europa da Americhe, Asia e Africa. Allo stato attuale per Alitalia Sky Team non produce risultati positivi rilevanti e al tempo stesso rappresenta invece un ostacolo al suo sviluppo. Le condizioni devono quindi essere ricontrattate e riequilibrare in favore di Alitalia. Se Sky Team, Delta e Air France fossero disponibili a tale riformulazione, non esisterebbe alcun problema nel permanere in quest'unione. Se al contrario Delta e Air France non fossero disponibili alla rinegoziazione di contratti e condizioni, Alitalia avrebbe tutto l'interesse a guardarsi intorno e a proporsi come membro di una diversa alleanza internazionale ben disposta ad accogliere la compagnia italiana. In una fase di reale sviluppo, ciò porterebbe di per sé un capitale enorme e ricchissimo: il ricco mercato italiano del trasporto aereo.
7. L'**intermodalità treno-aereo** è un'idea che lanciammo oltre 15 anni fa come organizzazione sindacale. Fummo derisi da alcuni, non presi in considerazione da altri.

Oggi si propone in forma diversa attraverso una vera e propria partecipazione di Ferrovie in Alitalia. Come esposto in precedenza, a certe condizioni, l'*intermodalità* può realmente rappresentare un valore aggiunto al Piano Alitalia. E' evidente, infatti, che l'integrazione ala-rotaia può produrre un diverso "percorso di viaggio", più completo e meno difficoltoso di un processo separato. Al tempo stesso può favorire, razionalizzare e rendere più redditizia e interna la commercializzazione del biglietto aereo.

8. Un nuovo progetto non può non considerare in modo positivo e incentivante il **fattore umano**, le capacità e le professionalità espresse da tutti i lavoratori di Alitalia. Per questo e per la necessità di sviluppo della flotta e di attività da reinternalizzare o da potenziare nuovamente come Information Technology non si potrà certo parlare di esuberi. Centrale è anche il perimetro dell'azienda ed il mantenimento dell'Handling che ha contribuito al raggiungimento degli obiettivi di puntualità e qualità del servizio. Per questo si dovrà, al contrario, prevedere in tempi rapidi e certi l'aumento dell'occupazione, il rientro dalla cassa integrazione di coloro che oggi sono soggetti ad ammortizzatori sociali, la trasformazione dei contratti precari in lavoro buono. Il costo del lavoro di Alitalia è ormai ai suoi minimi storici e quindi non si pensi di ricorrere al "bancomat" del costo del lavoro per autofinanziare il Piano. Il pubblico dovrebbe anche farsi carico di agevolazioni fiscali e contributive specifiche che non penalizzino i lavoratori e non pesino sul loro futuro lavorativo e contributivo. Fondamentale, tra le regole generali da realizzare, è anche la negoziazione di un contratto nazionale applicabile a tutte le compagnie che operano in Italia.
9. I contratti dovranno essere rimodulati nell'ambito del **rinnovo del CCNL** scaduto da due anni **e della contrattazione di secondo livello aziendale**, tenuto conto dei salari in essere e partendo dalla normativa attuale considerata come base da migliorare, vista anche la mole di accordi di secondo livello non applicati in questi anni. Tale condizione, che di volta in volta ha generato micro conflittualità, può essere evitata attraverso regole più chiare e snelle, presupponendo il riconoscimento del contributo dei lavoratori, soprattutto nella parte economica, dimostrato anche nel periodo del commissariamento con il blocco del contratto. Per il personale navigante è necessario rimodulare la questione contributiva che ha totalmente demolito le pensioni. Devono essere riconosciute le professionalità dei lavoratori attraverso il riconoscimento economico, passaggio essenziale per ricostruire un tessuto sociale aziendale, completamente dilaniato dopo gli anni di Etihad, in cui si è assistito alla denigrazione e all'umiliazione dei dipendenti.
10. Il **management** di Alitalia deve essere affidato a uomini e donne realmente esperti del settore e che credano nel progetto così ridefinito: non esistono amministratori e dirigenti per tutte le stagioni. Le cariche dirigenziali devono essere assegnate per competenza e non seguendo logiche di spartizione, soprattutto da parte dei partecipanti al consorzio. E' necessario limitare al massimo il numero dei dirigenti scelti con cura per competenze e affidare a personale interno molte delle deleghe e delle responsabilità oggi (e ancor più nel passato) in capo a dirigenti che in molti casi si sono rivelati del tutto incapaci o che spesso gestivano esclusivamente la propria segreteria.

Per concludere, l'Unione Sindacale di Base ritiene indispensabile che in questi giorni che ci separano dalla data del 15 settembre si infittisca il confronto tra i soggetti interessati, tra loro ed il governo, tra quest'ultimo e le forze sindacali. Non serve un Piano qualunque, ma il Piano rispondente alle necessità e alle caratteristiche di Alitalia.

Agosto 2019

Unione Sindacale di Base – Lavoro Privato – Trasporto Aereo

Sede: Via dell'Aeroporto, 129 – 00175 Roma **Tel** 06 59640004 - **Fax** 06 54070448 – **Mail:** lavoroprivato@usb.it – **sito web** www.usb.it
Trasporto Aereo: Via e. Berlinguer, 25 – 00054 Fiumicino (RM) - **Tel** 06 6506958 – **Fax** 06 6505659 – **Mail:** trasportoaereo.trasporti@usb.it