



USB - Area Stampa

ALITALIA: SCACCO ALLA CRISI E RILANCIO IN 10 MOSSE

Intervento dello Stato sino alla nazionalizzazione, regole uguali per tutti i vettori aerei e un serio piano di sviluppo.



Nazionale, 02/05/2017

Siamo arrivati ad un altro commissariamento di Alitalia e qualcuno già grida al fallimento. Lo sviluppo di Alitalia, con 120 aerei, 23 milioni di passeggeri e 2,7 miliardi di fatturato diretto a cui sommare circa 600 milioni di indiretto, sarebbe già di per se sostenibile se non fosse per i costi generali esagerati e colpevolmente fuori controllo soprattutto negli ultimi 8 anni di gestione dei privati.

Noi vorremmo dimostrare con semplici e logici ragionamenti che l'eventuale liquidazione dell'azienda sarebbe una decisione politica sbagliata dal punto di vista sociale, politico ed industriale e addirittura non conveniente neanche economicamente. Il superamento della crisi e il rilancio sono possibili e comportano soprattutto una decisione politica importante,

ma assolutamente logica e vincente.

- 1. Primo presupposto, l'intervento dello Stato, sino alla nazionalizzazione:** il fallimento totale o parziale comporterebbe un costo per lo Stato di oltre 2 miliardi di euro tra ammortizzatori sociali, contributi pensionistici, spese per l'amministrazione straordinaria e perdita scontata dei 500 milioni dell'attuale prestito. Inoltre la liquidazione comporterebbe una perdita per mancate entrate fiscali per i prossimi anni e decenni, costi sociali inimmaginabili e una crisi occupazionale che nel Lazio sarebbe disastrosa. Un investimento pari a meno del doppio dei costi conseguenti la liquidazione, cioè 4 miliardi in tre anni, così come indicato da alcuni esperti del settore, porterebbe al rilancio della compagnia e ad un ritorno, anche economico, all'investitore, cioè in questo caso allo Stato. Da specificare inoltre che l'intervento diretto dello Stato, come anche la nazionalizzazione che è costituzionalmente prevista, sono possibili sia economicamente, sia giuridicamente: si tratta soltanto di una decisione politica che oggi sembra negata da presupposti ideologici sostenuti da alcuni esponenti del governo e da gran parte delle forze politiche. Non ci sono leggi nazionali o regole europee che vietino l'intervento dello Stato, se finalizzato al rilancio industriale di Alitalia. Coloro che sostengono la tesi dell'impossibilità della nazionalizzazione si nascondono dietro questi alibi: in realtà tutelano soltanto un sistema economico che sta portando l'Italia ad una deindustrializzazione spaventosa.
- 2. Secondo presupposto, regole uguali per tutti i vettori aerei:** lo abbiamo detto e lo ribadiamo, i finanziamenti ed i "particolari riguardi" del pubblico e delle istituzioni nei confronti delle low-cost, prima fra tutte Ryanair, devono cessare. Basta con le sovvenzioni pubbliche elargite da enti locali e da aziende di gestione aeroportuale alle low-cost per far atterrare aerei, spesso neanche pieni, nei propri aeroporti, distorcendo così la concorrenza tra vettori aerei e a danno di Alitalia e Meridiana. Basta all'applicazione di tassazioni straniere più favorevoli. Non è più sopportabile che non si applichino i contratti di lavoro italiani e lo statuto dei lavoratori, che non si rispettino le regole del sistema sanitario e di quello pensionistico, ecc. Questi provvedimenti, come fatto in tanti paesi europei, si possono assumere in pochi giorni in parlamento, eliminando così quel dumping sociale e quella distorsione della concorrenza che sta producendo effetti nefasti per l'intero settore.

3. Un piano industriale concreto, costruito e gestito da esperti del settore: esperti VERI e non politici che si travestono da specialisti o i soliti professori da video asserviti ai partiti. Esperti veri che poi dovrebbero costituire l'ossatura del nuovo management aziendale. Sino ad oggi si sono avvicendati vertici assolutamente inadeguati sotto ogni punto di vista e una dirigenza che per i $\frac{3}{4}$ dovrebbe essere immediatamente mandata a casa con ignominia. Tra l'altro questo snellimento e cambio radicale porterebbe anche a forti risparmi.

4. Un piano industriale basato sulla rete intercontinentale: con l'acquisizione (leasing e in misura minore acquisto) di aerei di lungo raggio con i quali disegnare una rete complessiva che porti direttamente passeggeri e turisti da e per l'Italia. Voli intercontinentali, quindi, che producono ancora redditività, e non una incomprensibile insistenza ad operare sui voli di corto/medio raggio che produce una impossibile competizione con le low-cost, almeno sino a quando le regole non siano uguali per tutti i vettori aerei. Costruire rapidamente una rete che raggiunga le principali capitali e città di tutti i continenti, dall'Australia alla Cina, dal Giappone al Sudafrica, dal Sud America agli Stati Uniti e al Canada. Uno sviluppo della flotta intercontinentale che nell'arco di massimo 24 mesi dovrebbe portare al raddoppio degli aerei di lungo raggio e ad una eventuale e temporanea riduzione di quelli di corto/medio raggio per abbassare i costi di leasing e per non continuare nella suicida volontà di competere con le low-cost.

5. Cancellare accordi di mercato e contratti di leasing insopportabili: per riacquisire autonomia dal punto di vista strategico ed economico. Accordi come quello con Air France che impedisce ancora oggi ad Alitalia di aprire nuovi voli su alcune direttrici sono inaccettabili. Contratti di leasing sugli aeromobili come quelli attuali sono assolutamente da eliminare. Acquisti del carburante che sembrano essere non certo convenienti. Tutto ciò è da correggere, se possibile attraverso una ricontrattazione o in caso contrario, con decisioni unilaterali sorrette politicamente.

6. Una politica commerciale seria e gestita da soggetti competenti: molte volte in questi anni si sono privilegiati piani commerciali "appaltati" a società specializzate che hanno prodotto più danni che vantaggi. Esistono invece esperti e soprattutto capacità interne alle quali affidare il compito di ristrutturare l'intera commercializzazione dei prodotti aziendali, con risultati che potrebbero essere molto

migliori e con costi assolutamente più bassi.

7. Una seria politica delle alleanze: che non veda Alitalia menomata o semplice comparsa, ma che valorizzi il mercato italiano non come ricco bacino di passeggeri da sfruttare e da far trasportare dalle grandi compagnie, ma come industria del trasporto aereo italiano che può e deve accompagnare lo sviluppo turistico e commerciale dell'intero paese. Per realizzare ciò è evidente che la flotta di lungo raggio deve essere ampia e coprire una rete intercontinentale importante. Che l'alleato rimanga Ethiad o altra grande Compagnia, deve essere definita una gestione indipendente di Alitalia. Inoltre, da sottolineare, rimaniamo convinti che un'alleanza convincente e vincente non possa essere fatta con un vettore europeo perché si entrerebbe nuovamente in competizione sui voli intercontinentali che sono quelli a forte redditività. Infatti Air France, Lufthansa e British Airways, gli unici grandi vettori aerei europei con una forte flotta di lungo raggio, non avrebbero alcun interesse a far sviluppare i voli intercontinentali di Alitalia e quindi a prevedere uno sviluppo della nostra compagnia. Solo un accordo chiaro e politico tra stati potrebbe ovviare a questa condizione negativa: accordo che, è bene chiarirlo, non si è mai verificato nelle passate esperienze.

8. Aprire ad altre capacità ed esperienze italiane: in un paese che ha estremo bisogno di fare sistema per competere adeguatamente in ambito internazionale. Si pensi a come con una collaborazione stretta con Ferrovie dello Stato sia possibile costruire una rete di mobilità che preveda l'utilizzo treno/aereo per raggiungere e coprire l'intera penisola italiana o all'utilizzo dei 14.000 uffici delle Poste Italiane per la promozione e la commercializzazione di Alitalia. Tali partecipazioni, come altre con le quali stringere alleanze e partnership (vedi Leonardo Finmeccanica, ENI, ecc...), potrebbero comportare anche interventi di carattere economico nel capitale Alitalia, così come già proposto anche da alcune istituzioni locali.

9. Una politica del lavoro sana e corretta: serve ai lavoratori che da decenni vivono nell'incertezza e serve all'azienda se vuole fare del personale uno dei punti di forza sui quali costruire lo sviluppo. Le professionalità e le capacità tra i lavoratori ci sono e possono essere riattivate positivamente soltanto in presenza di una politica del lavoro e contrattuale che non mortifichi le aspettative, le esigenze ed i diritti e che invece faccia sentire tutti, in modo trasparente e senza equivocare sui ruoli, parte del

progetto pubblico di rilancio della compagnia. Una politica del lavoro che deve altresì chiarire la reale rappresentanza sindacale nel Gruppo Alitalia, ripulire la gestione da clientelismo sindacale e dannose “connivenze”, rendere trasparente il ruolo delle forze sindacali anche attraverso una rappresentanza finalmente eletta dai lavoratori.

10. Fuori i partiti dalla gestione dell'azienda: proprio se controllata dallo Stato e di proprietà pubblica, la gestione dei partiti, quella dell'intrusione, della ricerca del potere e del consenso a qualsiasi costo, quella del clientelismo, deve essere tenuta fuori dall'Alitalia. Questa è la gestione del potere che tanti danni ha fatto in passato in quest'azienda e in molte altre. Cosa diversa è la politica come servizio e come gestione della cosa pubblica che deve tornare ad essere protagonista, a cominciare dalla scelta dell'intervento pubblico nell'economia.

10 punti, 10 passaggi impegnativi e necessari che potrebbero in breve tempo far emergere Alitalia dalla crisi, rimetterla in pista e farla decollare nuovamente.

Un forte sviluppo che darebbe ancor più vigore all'intero settore del trasporto aereo, allo sviluppo del turismo nell'intero paese, all'occupazione e ad un'immagine Italia/Alitalia da esportare nuovamente in tutto il mondo.

Non ci sono impedimenti giuridici, i soldi ci sono ed è giusto investirli in progetti produttivi, visto anche che ne sono stati impegnati 20 per le banche: ci vuole esclusivamente la volontà politica di assumere un ruolo determinante del pubblico e dello stato in economia, in Alitalia come all'ILVA, come in tante altre realtà industriali in crisi o strategiche per l'Italia.

Questa è l'unica strada per valorizzare le capacità e le professionalità che si esprimono ogni giorno nel paese, per uscire dalla crisi e per rilanciare l'economia.

2 Maggio 2017

Unione Sindacale di Base