



NOTA UNITARIA

Esame disegno di legge C. 2284 "DL Alitalia

AUDIZIONE COMMISSIONE TRASPORTI CAMERA DEI DEPUTATI

Roma, 18 Dicembre 2019

Egregio Presidente, Egregi Senatori e Deputati della Repubblica,

Le scriventi Organizzazioni Sindacali Confederali nel ringraziare per la convocazione all'odierna audizione porgono i più cordiali saluti alle autorità presenti. Con il seguente documento programmatico, nell'ottica si fornire un fattivo contributo alla discussione avviata in merito del disegno di legge C. 2284, di conversione del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria.

Va prioritariamente affermato che il settore dell'aviazione civile è un importante fonte di occupazione. Secondo una stima del 2017 nell'unione europea sono stati creati complessivamente due milioni di posti di lavoro di cui, il *18.8%* presso le compagnie aeree europee. Relativamente al Trasporto Aereo questo settore nell'unione europea è direttamente correlato a *437.000* posti di lavoro (*193.000 donne e 244.000 uomini, fonte Eurostat 2018*), si prevede per i prossimi anni che il settore continuerà a creare nuovi posti di lavoro. Secondo le previsioni Airbus tra il 2017 ed il 2037 la domanda di piloti a livello mondiale aumenterà di *538.000* unità. In Italia gli addetti complessivi al Trasporto Aereo a cui si applica il CCNL sono circa *42.000*, in notevole diminuzione rispetto al dato degli anni passati nonostante il volume del traffico passeggeri e merci sia notevolmente aumentato come di seguito indicato.

Nonostante questa fotografia il settore, versa in una condizione di precarietà e la sua riorganizzazione, valorizzazione e rilancio, costituiscono le condizioni imprescindibili non solo per il suo corretto funzionamento ma anche, per consentire il contenimento ed il collegamento tra le strutture aeroportuali, infrastrutture adeguate (*integrazione ferro-gomma*)

finalizzate all'alimentazione degli aeroporti per accrescere il trasporto di passeggeri e merci, con un quadro regolatorio completamente ridisegnato tutto questo con l'obiettivo di porre fine alle inefficienze ed alle asimmetrie competitive che sino ad oggi lo hanno caratterizzato.

Occorre in sintesi il “varo di un Piano di gestione integrata e sistemica delle azioni da porre in essere, in relazione ai profili regolatori di carattere generale e delle criticità specifiche delle varie aree di Settore, per il rilancio del Trasporto Aereo e per la risoluzione delle connesse problematiche”.

La vicenda Alitalia continua a trascinarsi nel tempo senza che chi ne ha il dovere morale ed istituzionale abbia trovato la soluzione promessa e da noi fortemente richiesta per un vero rilancio.

Svariate indiscrezioni di stampa, cominciano a paventare scenari di riduzione del perimetro aziendale, della flotta e del costo del lavoro dei dipendenti Alitalia.

Rispediamo ai mittenti queste indiscrezioni e questi fantomatici Piani fatti circolare ad arte da qualcuno che ha tutt'altri interessi.

Il lavoro portato avanti dalla gestione commissariale ha portato alla luce molte inadeguatezze del management che si è alternato negli ultimi 15 anni fino alla gestione Ethiad compresa.

Il lavoro non è né il problema né un problema per Alitalia, ma certamente lo sono stati un management completamente inadeguato, gli scellerati accordi sul carburante e noleggi di aeromobili, le esternalizzazioni ingiustificate a partire dalle quelle delle manutenzioni, i costi maggiorati per cambio sistema di prenotazione ed acquisto biglietti, i restyling di interni e di divise costosi e inadeguati all'immagine di mercato della compagnia, i corsi di formazione del

personale fatti ad Abu Dhabi durante la gestione Etihad, personale tra l'altro già tra i più ampiamente qualificati tra le compagnie aeree. A questo si sono aggiunti la vendita di slot pregiati, su cui è necessaria una verifica di trasparenza, e una compressione di rotte di lunga percorrenza strategiche per il nostro Paese, dovuto in parte alla inspiegabile decisione di tagliare voli (come Rio de Janeiro e Seul) e in parte ad accordi commerciali capestro stipulati con Delta/Air France per il Nord America, risalenti agli anni 2010, che non hanno consentito lo sviluppo su mercati più profittevoli.

Alla luce di questi fatti non possiamo che essere d'accordo con il cambio di oltre il 70% del management fatto dai Commissari in questo breve lasso di tempo, come chiedevamo da tempo per l'impellente necessità di dare discontinuità al *modus operandi* dei vertici aziendali.

Vi esponiamo brevemente le principali evidenze di una serie di contraddizioni poste in essere dalle vecchie gestioni Alitalia. Nel 2015 i ricavi del Gruppo Alitalia SAI di 3,3mld di euro corrispondenti al 10% di quelli di Lufthansa (circa 35 mld). Per quanto riguarda la sola SAI, i ricavi 2015 sono stati 3,15 mld di cui l'85% da traffico passeggeri (2,7 mld) e circa il 5% (0,1mld) da merci e poste. Lufthansa invece nello stesso anno generava ricavi in tutte le componenti del trasporto aereo: passeggeri 75%, manutenzioni c/terzi 10%, ristorazione 10%, e merci 5%. Tralasciando ristorazione e merci, ci ha colpito l'incidenza nulla dei ricavi Alitalia in manutenzioni c/terzi (0,3%) rispetto a quelli di Lufthansa (10%), considerando anche il vantaggio comparato di cui gode Alitalia in termini di costo del lavoro. Ma dalla comparazione risulta anche come Alitalia sia stata incapace di generare ricavi anche dalla sua attività principale: il trasporto passeggeri. Infatti, nel rapporto ricavi da traffico/numero passeggeri, Alitalia registra un valore di 121 euro contro quello di Lufthansa di 230 euro, segnando una differenza pari al 50% difficilmente spiegabile solo con gli aggregati contabili. Tuttavia, il load

factor Alitalia è 74%, in linea con quello di Lufthansa al 76%. Anche per le voci materie prime e di consumo i costi tra Alitalia e Lufthansa sono in linea tra loro, coprendo entrambe il 26% dei ricavi.

Invece, la forbice si allarga per i costi per servizi, pari al 64% (2,2mld) dei ricavi in Alitalia, contro il 34% di Lufthansa. In particolare è emerso che le spese di vendita di Alitalia sono state del 20% in più rispetto a quelle di Lufthansa (Alitalia 11% dei costi per servizi, Lufthansa 9%).

La flotta Alitalia conta 123 aeromobili, di cui solo 25 di lungo raggio, di età media di 8,8 anni, molto più giovane di quella di Lufthansa che ha un'età media di 11,8 anni.

Per quanto riguarda il personale, i costi di quello Alitalia con una media di 12.428 dipendenti, incidono sui ricavi il 19%, contro il 23% di Lufthansa, che conta circa 107.000 dipendenti di gruppo. Guardando poi all'incidenza del personale sui costi operativi totali, per Alitalia è del 17%, mentre per Lufthansa è del 26%, ben 9 punti in più.

Nel 2015 il personale del gruppo Alitalia è stato di 10.133 unità, mentre il valore puntuale al 31 dicembre è risultato di 12.428 unità.

Per quanto riguarda la produttività, essa è evidente che sia un punto di forza di Alitalia. Infatti, 1 dipendente Alitalia muove 2.200 passeggeri, contro 900 passeggeri a dipendente in Lufthansa, pari a circa il 40% del valore del gruppo Alitalia. Ciò nonostante, il valore dei ricavi per dipendente Alitalia è solo il 7% in più rispetto a Lufthansa, 310.000 euro Alitalia contro i 290.000 di Lufthansa.

E' possibile che questi rapporti possano essere inficiati da un ricorso maggiore di Alitalia al lavoro esterno, spostando costi nell'aggregato servizi, ma tale ipotesi non spiega un gap così elevato. Anzi, in un'ottica industriale il lavoro esternalizzato è utilizzato come punto di forza per ottenere maggiore flessibilità contrattuale.

Dunque, il costo del lavoro di Alitalia per circa 12.500 dipendenti - 22.000 fino a pochi anni fa - si attesta con salari in linea se non al di sotto di quelli delle altre compagnie europee anche low cost.

Alitalia seppur nella criticità della sua situazione dimostra quindi dati alla mano di essere un'azienda con molte potenzialità in un mercato (quello italiano) in grande espansione e di grande prospettiva ed è per questo motivo che i competitor europei e mondiali hanno l'interesse nel limitarne il possibile rilancio ed anzi al contrario che Alitalia fallisca il suo progetto di rilancio. I dipendenti tutti altamente qualificati che rappresentano una risorsa insostituibile dell'Azienda in tutte le diverse declinazioni volo e terra, su cui fondare una sana competizione di mercato basata oltre che sul costo del biglietto, sulla sicurezza, sulle competenze tecniche, sulla qualità, sul confort, sulla professionalità, sulla capacità di accoglienza e di assistenza del passeggero, fattori determinanti per la crescita dei passeggeri. Tutte qualità di cui il personale Alitalia è ampiamente dotato e lo sta dimostrando nei fatti in questa nuova fase dell'azienda, in cui repentinamente è migliorato il fatturato già con le opportune iniziative commerciali ed organizzative commissariali.

La gestione commissariale di Alitalia, come dicevamo ha confermato quanto da noi espresso in più di una occasione, indicando nella incapacità manageriale e nella assenza di indirizzi industriali coerenti, la ragione primaria del dissesto della compagnia e certamente non nel costo del lavoro sul quale si sono reiteratamente scaricare le responsabilità. Lentamente, ma in modo continuo e per quanto consentito alla gestione commissariale, è proseguito il percorso di razionalizzazione dei costi.

Adesso però occorre un piano industriale, i cui indirizzi devono essere condivisi dalle rappresentanze dei lavoratori, ambizioso che definisca una nuova politica aziendale tesa ad

eliminare costi di servizi e forniture fuori mercato, nuove politiche commerciali e una revisione e ottimizzazione del network.

Alitalia, se ben gestita, può diventare un punto di eccellenza del Paese, un asset strategico che va salvaguardato, deve essere però ribadito con forza, che non sosterranno nessun progetto di ridimensionamento, ma, al contrario, saremo al fianco di un Piano industriale credibile e di crescita che, partendo dall'attuale perimetro aziendale costituito dai settori del Volo, Manutenzioni ed Handling e con eventualmente la possibilità di un ulteriore ampliamento di nuove attività, sia proiettato verso lo sviluppo e la sostenibilità finanziaria.

L'esperienza degli ultimi anni di Alitalia, costellata di fallimenti con altissimi costi sociali, Piani industriali "lacrime e sangue" inadeguati e inefficaci, ci obbliga a ad assumere un atteggiamento particolarmente rigoroso per scongiurare che si ripetano le criticità e di fallimenti degli anni passati che hanno ridimensionato l'ambito di attività, il numero degli occupati e contestualmente hanno ridotto e contenuto drasticamente le retribuzioni ad un livello non più comprimibile e sostenibile. Un'ulteriore azione di contrazione o di parcellizzazione delle attività attualmente svolte dall'azienda, rappresenterebbe un colpo mortale all'azienda stessa, in quanto, un arretramento ulteriore comporterebbe la fine di qualsiasi progetto di rilancio. Dobbiamo, al contrario, lavorare affinché sia possibile progettare e costruire una nuova-azienda integrata.

Tutto questo, deve passare prioritariamente attraverso un riposizionamento della compagnia (premium) sul segmento del lungo raggio, ma anche con una razionalizzazione del network di medio raggio, senza trascurare le azioni sul feederaggio, diretto ed indiretto. Il nostro Paese ha abbandonato, con scellerate politiche, settori industriali fondamentali ed è per questo che non possiamo più permetterci di continuare ad assecondare azioni di retroguardia industriale che marginalizzano e mortificano le potenzialità che possiamo esprimere, al contrario, come

nazione. Ecco perché, di fronte a coloro che puntano al fallimento della compagnia dobbiamo rispondere tutti insieme che è possibile invece sostenere un progetto industriale di rilancio e di crescita.

E' necessaria una capacità finanziaria per le alleanze sui mercati intercontinentali ed investimenti che dovranno essere necessari affinché sia possibile costruire una nuova visione attraverso un riposizionamento della compagnia sul segmento del lungo raggio, ma anche con una ottimizzazione del network di medio raggio, senza trascurare le azioni sul feederaggio, diretto ed indiretto ed all'interno di questo progetto è , a nostro avviso, indispensabile una più attiva e cogente partecipazione dello Stato, anche attraverso le proprie partecipate che sia a garanzia dell'intera operazione di rilancio della compagnia e come funzione di indirizzo delle politiche industriali future in relazione allo sviluppo del settore nel nostro Paese.

Come noto anche a mezzo media le manifestazioni di interesse da parte del mercato sull'acquisizione di Alitalia si sono ad oggi rivelate non avere sufficienti garanzie. Su questo richiamiamo l'attenzione del Parlamento contro qualsiasi forma di spezzatino a beneficio di Compagnie aeree straniere, così come a cessioni a Fondi finanziari speculativi, che avrebbero come unico obiettivo il rendimento del capitale investito e non lo sviluppo industriale dell'azienda.

Riteniamo che la scelta debba essere fatta tenendo conto dell'esigenza di salvaguardare questo asset strategico del Paese nella sua interezza, prendendo in considerazione partner industriali di settore, che possano supportarla a crescere e coniugando questa scelta con un cambio radicale di governance. All'uopo, riteniamo che sia necessario, per garantire un processo di vero sviluppo e salvaguardia dell'azienda, introdurre una forma di gestione della governance anche da parte dei lavoratori e dello Stato, così come adottato dalle compagnie di

bandiera europee Lufthansa e Air France KLM, differenziando e separando il ruolo di gestione quotidiana della compagnia da quello di controllo a salvaguardia degli asset e del patrimonio dell'azienda.

Tale scelta deve essere agganciata ad un Piano industriale di sviluppo.

In breve, riteniamo che salvare Alitalia e svilupparla è possibile e realistico se le decisioni saranno orientate sui seguenti elementi:

- sviluppo industriale e commerciale che aumenti i ricavi che deve necessariamente passare per un massiccio piano di investimenti che consenta di aggredire il mercato del lungo raggio e che sia sostenuto da un partner industriale e finanziario solido, da una significativa partecipazione del Governo nell'azionariato e nel controllo dell'impresa.
- gestione più oculata e che conti sulle proprie forze interne, con cui dare certezze al mercato e agli investitori basate sull'equilibrio economico-finanziario ottenuto con l'eliminazione dei sovra costi, di cui non fa parte il lavoro;
- certezza del costo riguardo il lavoro per almeno tre anni senza tagliare i salari;

Non sono però ineludibili le condizioni di contesto. A tutto ciò, infatti, è necessario associare una profonda riflessione e una serie di conseguenti iniziative sulla situazione generale in cui il trasporto aereo lavora nel nostro Paese. A differenza dei principali Paesi competitor, in Italia abbiamo liberalizzato e privatizzato senza alcuna regola, creando sacche di dumping sociale quindi unitamente alle succitate questioni per il positivo esito della vertenza non può prescindere dalla definitiva strutturazione degli elementi di sostegno quali il Fondo di Solidarietà

del settore, il Contratto Collettivo Nazionale del Trasporto Aereo che deve assurgere a divenire lo strumento minimo normo-retributivo applicabile a tutti gli operatori del Trasporto Aereo che operano sul territorio nazionale. Deve essere posto l'accento su un'ulteriore criticità che è emersa nel corso dell'ultima decade la quale ha contribuito a generare fenomeni di Dumping, ovvero, l'inadeguatezza del quadro giuridico italiano e la burocratica lentezza che non consentono il recepimento e l'adeguamento normativo rispetto alla mole delle direttive e regolamenti della comunità europea.

- Il Fondo di solidarietà del TA rinnovato e costituito con il decreto 95269 del 7 aprile 2016, ha lo scopo di erogare nei confronti dei lavoratori di imprese del Trasporto Aereo di gestione aeroportuale e società da queste derivate, nonché per le imprese del sistema aeroportuale ai sensi del decreto 148 del 2015, interventi volti ad assicurare principalmente le prestazioni integrative della misura dell'indennità di NASPI, CIGS e SOD per la durata dell'ammortizzatore in oggetto. Tra gli interventi urgenti, le scriventi Organizzazioni Sindacali ritengono ineludibile la necessità assoluta di rendere strutturale questo strumento di sostegno al reddito che va adeguatamente rifinanziato al fine di garantire le attuali prestazioni di integrazione, anche nel rispetto degli obblighi previsti dal decreto attuativo quali ad esempio la necessità di assicurare nel corso d'esercizio il pareggio di bilancio negli otto anni. Questo Fondo è indispensabile in un settore che nonostante le floride previsioni di crescita, rimane al momento esposto alla volatilità e ad improvvisi mutamenti di scenario che ciclicamente si ripetono. Va altresì specificato che questo Fondo attualmente è altresì alimentato attraverso un contributo ordinario dello 0,50%, ripartito tra azienda e lavoratori rispettivamente nella misura di due terzi e un

terzo, calcolati sulle retribuzioni ai fini previdenziali ai sensi dell'articolo 33 comma 1 del D.Lgs. 148 del 2015.

- Il recente rinnovo del Contratto Nazionale di Settore parte generale siglato in data 31 maggio 2019 (*che ricordiamo era stato siglato nel 2013*), prevede che nel breve periodo, lo stesso, sia seguito dall'avvio del negoziato per le sezioni specifiche. Questo fondamentale strumento è considerato dalle OO.SS. una delle priorità affinché Settore sia dotato di un mezzo di Regolazione. E' necessario che le Istituzioni preposte si facciano carico dell'avvio di un percorso normativo e legislativo per renderlo lo strumento unico e minimo di regolazione e che il Governo si faccia garante dell'applicazione di questo Contratto verso tutti gli operatori del sistema del Trasporto Aereo con interventi tempestivi laddove necessario.

Più in generale, la vicenda Alitalia richiama l'attenzione sulla necessità nel nostro Paese di accelerare una politica dei trasporti complessiva, fatta innanzitutto di regole necessarie a garantire l'equilibrio e i diritti in un mercato così aperto e competitivo e sulla realizzazione di modelli di trasporto intermodale, che non escluda, come successo finora, il trasporto aereo come fosse un corpo indipendente dal resto, ma lo integri a partire da collegamenti ferroviari diretti con gli aeroporti strategici o di interesse nazionale, soprattutto per i due aeroporti hub intercontinentali di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa, che dovrebbero essere collegati direttamente con l'Alta Velocità.

A tratto generale, sia pertanto colmato l'attuale gap infrastrutturale e di connettività tra i vari nodi logistici, condizione ineludibile per uno sviluppo armonico del Paese e per valorizzare opportunamente i nostri punti di forza attraverso una rete di collegamenti materiali ed immateriali, che rendano accessibile al mercato le varie imprese del nostro tessuto produttivo.

Con queste considerazioni non possiamo non richiamare l'attenzione ad un sistema di regole più accorte alla concorrenza ed alla tutela sociale dei lavoratori del settore e dell'indotto, anch'esso in forte difficoltà.

In conclusione, nel ringraziare per l'opportunità concessa con il presente le scriventi organizzazioni esprimono la loro netta contrarietà rispetto ad ipotesi che prevedano lo spaccettamento in più segmenti dell'azienda e ribadiscono la disponibilità a partecipare con immediatezza ai lavori che verranno auspicabilmente avviati su quanto rappresentato.

Distinti saluti

Segreterie Nazionali

FILT- CGIL

FIT-CISL

UILTrasporti