

Audizione di rappresentanti di OOSS in relazione all'esame del disegno di legge C. 2284 "DL Alitalia" - Mercoledì 18 dicembre 2019, ore 10.

- Intervento ANPAV, Associazione Nazionale Professionale Assistenti di Volo

In relazione all'intervento legislativo oggi in discussione, volto, fra l'altro a dotare il Gruppo ALITALIA in AS (Alitalia SAI ed ALITALIA Cityliner) di ulteriori 400 milioni di liquidità al fine di consentirne il rilancio, riteniamo sia necessario analizzare nel dettaglio gli aspetti collegati al cambio di finalità dell'amministrazione straordinaria, operata anche attraverso la nomina del Commissario.

Desideriamo partire da un punto dirimente: come anticipato ieri dal Ministro Patuanelli, il MEF, in prima battuta, non entrerà nella partita Alitalia ma, eventualmente, potrà farlo in una seconda fase.

Pertanto, è fondamentale prima conoscere gli attuali livelli di cassa per stabilire se la dotazione economica ipotizzata risulta sufficiente per tragguardare l'obiettivo ristrutturazione. Di conseguenza, valutare se la tempistica proposta, pari a cinque mesi, possa essere un lasso temporale congruo per dare tangibili segnali di ripresa, stante il fatto che lo stesso commissario unico, ieri, ha tenuto a precisare che ipotizzare da oggi scadenze è assolutamente inopportuno.

Se l'attenta analisi della struttura dei costi che, come dichiarato sempre ieri dal nuovo commissario, sarà il punto focale della propria attività, è palese, ad esempio, che la rideterminazione del valore dei contratti di leasing, senza l'appoggio di un primario partner che può garantire una facilitazione per l'accesso ad opzioni per il leasing di nuovi aeromobili, è abbastanza difficile date le limitate garanzie che una AS, per sua natura, può offrire.

E' proprio a partire da un'affidabile sistema di alleanze (che agisce senza penalizzazioni strutturali) che si può pianificare un corretto modello di business: è oramai palese che il modello attuale non produce utili. Negli ultimi 30 mesi nulla o quasi si è fatto per generare la dovuta inversione di tendenza che passa attraverso sistemi di gestione sicuramente più evoluta, già in uso, da anni, da parte di ~~quelli che sono i competitors di ALITALIA~~ e che contribuiscono per questi ultimi a creare utili.

ALITALIA, ad oggi, nello specifico degli assistenti di volo, che ANPAV rappresenta, utilizza l'ammortizzatore sociale, con un numero di eccedenze dichiarate pari a circa il 10% della forza lavoro. Va subito chiarito che l'attuale dimensionamento è anche frutto di una turnazione esasperata che continua ad essere ottimizzata all'insegna della necessità di risparmio.

Va innanzitutto valutata l'effettiva necessità di continuare con la proroga dell'utilizzo dell'ammortizzatore: se ritenuto imprescindibile, va dato immediatamente seguito alle procedure necessarie per destinare al Fondo di sostegno di Settore quei contributi che a partire dal prossimo primo gennaio non entrano più perché destinati ad altro. Magari il presente DL in discussione può accogliere tale modifica.

In conclusione, considerando la struttura del decreto non eccezionale, sarà nostro compito ed onere valutare anche le fasi successive al decreto, ovvero le azioni di ristrutturazione messe in atto dal commissario, che andranno necessariamente condivise (è necessario sgomberare il campo dalle solite fantasie che in maniera ciclica, considerano sempre più comprimibili i diritti e le retribuzioni del personale di volo) e la pubblicazione del bando di vendita.

Roma, 18 dicembre 2019

ANPAV