



## **Nota USB Lavoro Privato su disegno di legge C.2284 – Dl. Alitalia**

### **Audizione IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati 18 dicembre 2019**

L'Unione Sindacale di Base ha analizzato con attenzione il 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.

Da tale analisi emergono sconcertanti conferme alle nostre preoccupazioni e molti dei dubbi che avevamo espresso con il documento consegnato ai ministri competenti in data 31 luglio scorso e che consegniamo in allegato, vengono purtroppo rafforzati nella loro negatività.

USB ritiene quindi opportuno sintetizzare in pochi punti la propria posizione rispetto al decreto legge e più in generale alla situazione del Gruppo Alitalia.

A premessa di quanto andremo ad affermare, c'è sicuramente da sottolineare e da denunciare il fatto che in due anni e mezzo sia stato dissipato il prestito di 900 milioni erogati all'amministrazione straordinaria di Alitalia, senza che tale erogazione pubblica abbia creato le condizioni per la soluzione della crisi della compagnia aerea. Abbiamo assistito al completo e colpevole immobilismo da parte di tutti i soggetti in campo, a cominciare dai commissari e arrivando ai governi che si sono succeduti. Come USB avevamo chiaramente indicato i pericoli insiti nella mancanza di una strategia globale per il rilancio del vettore italiano. Tali consigli, indicazioni e suggerimenti, dettati da un'esperienza ormai più che decennale nelle frequenti crisi nel trasporto aereo, non sono stati presi in alcun modo in considerazione e si è giunti ora ad un nuovo giro di boa nella vicenda Alitalia con l'erogazione di un nuovo prestito da 400 milioni.

È indubbio che sia giusto ed opportuno garantire la continuità di Alitalia per vari motivi. Le conseguenze sociali dell'eventuale chiusura di Alitalia sarebbero così vaste e dirimpenti da comportare un vero e proprio sconvolgimento nei rapporti sociali all'interno del paese. C'è poi da sottolineare che l'eventuale chiusura produrrebbe effetti economici per lo Stato ben più gravi di un rifinanziamento. Tra minori entrate fiscali e l'enorme esborso per gli ammortizzatori sociali, si andrebbe ben oltre ciò che dovrebbe invece essere impiegato per il rilancio della compagnia. Non marginale sarebbe anche l'impatto per l'utenza che improvvisamente e per un lungo periodo subirebbe le ripercussioni negative di un eventuale uscita dal mercato di Alitalia.

L'evidente fallimento del progetto di vendita ad un consorzio costituito da Ferrovie dello Stato, Atlantia, MEF e Delta, dimostra che quanto avevamo affermato anche nel documento da noi

prodotto nel settembre scorso (allegato) non era una previsione pessimistica, ma un'analisi che si basava essenzialmente su tre aspetti.

La capitalizzazione prospettata - inferiore ad 1 miliardo - era del tutto insufficiente al reale rilancio industriale di Alitalia.

Gli obiettivi di alcuni soggetti che avevano mostrato interesse a partecipare erano estranei al rilancio di Alitalia. Nello specifico Atlantia aveva evidenti interessi relativi alla vicenda concessioni autostradali da parte del governo, Delta intendeva esclusivamente tutelare le proprie direttrici nord America-Europa e gli interessi della sua alleata Air France, FS era stata indotta a partecipare ma non sembra fosse molto convinta di tale percorso.

L'assoluta inadeguatezza della ricapitalizzazione prevista e le scarse motivazioni dei soggetti interessati si sono evidenziate nella formulazione di un piano industriale che, se pur mai ufficializzato, disegnava per Alitalia uno scenario e una prospettiva da vettore regionale al servizio di Delta e di Air France, con riduzione di aerei e di personale e con esternalizzazioni importanti da impostare.

Il nuovo decreto legge afferma chiaramente che il finanziamento di 400 milioni è finalizzato alla ristrutturazione e alla cessione dell'azienda. Appare però più che evidente che non sia assolutamente credibile che ciò che non è stato fatto in due anni e mezzo, con 900 milioni di prestito e con soggetti che avevano dichiarato la propria disponibilità a partecipare, venga ora realizzato in 5 mesi e con la sola disponibilità di Lufthansa ad una alleanza commerciale. Chiaramente c'è qualche cosa che non funziona e che non può funzionare.

L'unica possibilità per dare seguito a quanto previsto dal decreto è che in questi cinque mesi sia concepito e realizzato un piano che riduca Alitalia ad un vettore regionale con la metà dei dipendenti, con una sensibile o forte riduzione degli aerei in flotta, con una caratterizzazione solamente sul settore volo, che produca l'esternalizzazione e la vendita del settore dell'handling e di parte della manutenzione. Oltre a generare un massacro sociale enorme e ulteriori e pesanti conseguenze economiche per lo Stato a causa del finanziamento di nuovi ammortizzatori sociali, questa soluzione genererebbe conseguenze molto rilevanti nell'ambito del turismo e più in generale priverebbe il Paese di un asset strategico.

Se questo è vero può solo significare che tale decisione è stata analizzata e adottata dall'attuale governo in modo scientifico e senza che il parlamento potesse decidere in tal senso in modo trasparente.

D'altra parte le ultime dichiarazioni dell'amministratore delegato di Lufthansa, Carsten Spohr, riportate dal Corriere della Sera ([https://www.corriere.it/cronache/19\\_dicembre\\_16/alitalia-condizioni-lufthansa-esuberi-90-aerei-meno-rotte-ebdabc2a-2005-11ea-befc-9fef46ed0b20.shtml](https://www.corriere.it/cronache/19_dicembre_16/alitalia-condizioni-lufthansa-esuberi-90-aerei-meno-rotte-ebdabc2a-2005-11ea-befc-9fef46ed0b20.shtml)) non lasciano dubbi sulle reali intenzioni e condizioni poste dal vettore tedesco. Meno voli, meno aerei, interesse al solo volo e "spezzatino" di Alitalia, metà del personale.

È fondamentale evidenziare che il vero rilancio industriale di Alitalia, non come vettore regionale ma come compagnia globale che possa competere nel panorama internazionale e soprattutto che rappresenti un asset strategico per il paese e in special modo per il turismo e per ciò che questo segmento produttivo rappresenta per l'Italia, è possibile soltanto se lo sviluppo è funzionale a questi obiettivi. Per renderlo funzionale si deve prioritariamente puntare sul segmento relativo ai voli intercontinentali, quelli meno soggetti alla concorrenza delle low cost, quelli più redditizi, quelli rispetto ai quali è più forte la relazione positiva con lo sviluppo del turismo da e per l'Italia. Il decreto legge di cui parliamo va in direzione esattamente opposta a questi obiettivi.

A questo punto è evidente che se si vuole realmente rilanciare Alitalia come vettore globale, il decreto deve essere modificato e ampliato per consentire la continuità aziendale nel breve periodo e soprattutto che si devono cambiare strutturalmente gli obiettivi da realizzare. L'unica strada realmente credibile è quella della nazionalizzazione che nel medio periodo permetterebbe di

**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](mailto:lavoroprivato@usb.it) – **sito web** [www.usb.it](http://www.usb.it)  
**Trasporto Aereo:** Via E, Berlinguer, 25 – 00054 Fiumicino (RM) - **Tel** 06 6506958 – **Fax** 06 6505659 – **Mail:** [trasportoaereo.trasporti@usb.it](mailto:trasportoaereo.trasporti@usb.it)

realizzare risultati positivi sia per l'azienda, sia per i lavoratori Alitalia, sia per quelli dell'indotto, sia per lo Stato stesso.

Una capitalizzazione diretta dello stato non produrrebbe effetti negativi rispetto all'Unione Europea come sostiene qualcuno perché non si tratterebbe di aiuti di stato ma di un intervento diretto e di mercato da parte del soggetto pubblico.

Una consistente ricapitalizzazione permetterebbe un ridisegno della flotta, privilegiando lo sviluppo consistente degli aerei che operano su voli intercontinentali e nel medio periodo questo produrrebbe un forte miglioramento del fatturato e degli utili aziendali.

Sarebbe assicurata l'unità aziendale dei vari settori (volo, manutenzione, handling, staff, commerciale ed IT), presupposto essenziale per riorganizzare un vettore globale insieme alle dimensioni della flotta di lungo raggio.

Il notevole impegno economico del pubblico sarebbe in effetti equivalente a quello che lo Stato dovrebbe comunque assicurare, in modo assistenziale ed improduttivo, per garantire a migliaia di persone i necessari ammortizzatori sociali e comunque per erogare i 400 milioni attuali ed eventuali ulteriori prestiti successivi.

Rispetto ad alcune ipotesi che prevederebbero una sorta di intervento pubblico simile a quello da noi indicato ma che dovrebbe avere esclusivamente un carattere temporaneo e provvisorio, l'USB ritiene che si debba far chiarezza sul carattere economico ed industriale della soluzione nazionalizzazione. Infatti, se a fronte di un più che significativo impegno economico e politico dello Stato si procedesse alla nazionalizzazione e se tale progetto producesse il risanamento in tempi relativamente brevi ed il reale rilancio industriale nel medio periodo, perché mai dopo si dovrebbe cedere Alitalia ai privati?

Un'azienda risanata, rilanciata nel mercato, che fattura miliardi e produce utili per lo Stato al quale rientrano anche ingenti quantità economiche dalla relativa tassazione, che mantiene e sviluppa occupazione, che realizza un chiaro obiettivo funzionale anche allo sviluppo del sistema turistico nazionale, perché mai dovrebbe essere ceduta a privati che usufruirebbero di vantaggi enormi senza aver investito nulla sul rilancio. Una ipotesi di questo tipo assumerebbe un significato esclusivamente ideologico per far prevalere la logica del mercato su quella della buona gestione delle aziende, che siano esse private o a gestione pubblica. Sembrerebbe quasi di dar ancor più senso a quella frase che recita "socializzare le perdite e privatizzare gli utili" che tanto ha fatto male all'economia italiana.

E' inoltre evidente che la nazionalizzazione permetterebbe comunque di procedere ad alleanze internazionali e nazionali che darebbero ancor più peso ad un'azienda ricostruita su basi globali e non regionali. Sarebbe però un'alleanza tra pari o comunque tra vettori complementari e non un asservimento ad interessi estranei ad Alitalia e al Paese.

Per concludere, l'Unione Sindacale di Base indica come soluzione la nazionalizzazione dell'Alitalia e ritiene che il decreto in esame debba essere strutturalmente modificato ed indicare un percorso che nel breve garantisca la continuità aziendale ma, attraverso una rivisitazione dei tempi e delle modalità, vada nella direzione dell'intervento e del controllo diretto dello Stato.

Se invece il decreto dovesse continuare ad essere orientato verso un mandato a breve termine che non escluda, anzi implicitamente ammetta il ridimensionamento, la riduzione della flotta, il taglio di personale e lo "spezzatino" dei vari segmenti produttivi, la nostra posizione sarebbe del tutto critica e contraria.

18 dicembre 2019

USB Lavoro Privato – Trasporto Aereo

**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](mailto:lavoroprivato@usb.it) – **sito web** [www.usb.it](http://www.usb.it)  
**Trasporto Aereo:** Via E, Berlinguer, 25 – 00054 Fiumicino (RM) - **Tel** 06 6506958 – **Fax** 06 6505659 – **Mail:** [trasportoaereo.trasporti@usb.it](mailto:trasportoaereo.trasporti@usb.it)