



Trasporti

La crisi Alitalia sullo sfondo delle elezioni europee



Roma Fiumicino, 08/04/2019

ELEZIONI EUROPEE IN PRIMO PIANO. Alitalia è lontana dalla soluzione della crisi dopo un'altra settimana turbolenta che certifica il ritardo e la difficoltà governativa. A questo si aggiunge la partita politica che si sta giocando internamente al governo mentre si avvicinano le elezioni europee.

L'altolà dei Commissari sulla proroga alla fine di maggio, richiesta dal Gruppo FSI per la presentazione del piano industriale è stato il primo vero segnale di allerta. Il differimento delle decisioni strategiche dopo le elezioni europee lascerebbe la Compagnia in balia di eventi politici determinati dai possibili nuovi equilibri post elettorali. Si tratterebbe di uno scenario totalmente deleterio.

Assistiamo anche alla disponibilità di soggetti sindacali nei confronti della Lega, cioè verso una forza di governo che non ha mai fatto mistero di valutare soluzioni alternative e diverse da quelle annunciate dal ministro Di Maio negli incontri presso il Mise, mentre il sottosegretario Siri, alfiere della Lega al Ministero dei Trasporti, è entrato nella partita con un ruolo di primo piano.

L'analisi di cambiamenti del quadro politico e delle contrapposizioni determinate dalle

elezioni sono inevitabili visto che anche il tema Alitalia sarà parte della campagna elettorale.

SI STA VERIFICANDO ANCORA UNA VOLTA QUELLO CHE NON DOVREBBE ACCADERE RIGUARDO I DIRETTI INTERESSI DELLA POLITICA VERSO LA COMPAGNIA.

Dunque, poiché i problemi si staglieranno su uno sfondo politico, USB intende ricordare alle varie anime del governo su quali punti si deve fondare il rilancio di Alitalia, che l'assetto industriale sarà centrale e che sarà respinta ogni ipotesi di tagli o di ridimensionamento.

LO STATO DEL SETTORE. Gli Stati Generali del Trasporto Aereo hanno evidenziato che la tanto auspicata riforma potrebbe essere deludente dal punto di vista di un reale riordino di un settore strategico per l'interesse nazionale che abbia tra gli obiettivi il rilancio del turismo e dell'indotto. La pubblicazione dei dati di traffico 2018 da parte dell'ENAC mostrano che il trasporto aereo è in crescita ma sono in difficoltà i vettori italiani e non ci sono adeguati collegamenti intercontinentali il cui traffico è invece attratto dai mercati d'oltralpe mentre si avvantaggiano di questa situazione i vettori low cost che fanno più dumping su costo del lavoro e tasse. Questo si traduce in una perdita di opportunità per l'industria aeronautica, con dispersione delle professionalità e con forti perdite occupazionali. Non ci sono miglioramenti e benessere per la collettività mentre gli interessi privati ancora oggi riescono a condizionare le scelte strategiche di sistema. Noi ci opporremo a questa tendenza suicida.

PLAYERS E FINANZIAMENTI. Dato per assodato il ridimensionamento dell'investimento da parte di partner aeronautici, il 10% di Delta non è certamente un impegno strategico, ci si sta rivolgendo a un ventaglio di aziende, pubbliche e private. Da Finnmeccanica a Leonardo e ad Atlantia. A proposito di quest'ultima, ricordiamo che questa società è già nel CdA della Cai e della Sai e ciò non ha portato vantaggi per Alitalia. Al contrario, attraverso la gestione aeroportuale di AdR, ha lasciato che le Low Cost entrassero nel maggiore aeroporto italiano per dimostrare un aumento di traffico necessario a implementare le strutture aeroportuali (Progetto di Fiumicino Nord). Il danno per il vettore è sotto gli occhi di tutti:

Alitalia si presenta in ripresa, seppure con i conti ancora non soddisfacenti, ma senza importanti investimenti la cassa non potrà durare a lungo. La trasformazione del debito in equity è un passo, ma ancora non è visibile il progetto complessivo.

Di là delle buone intenzioni e delle troppe dichiarazioni, l'intervento del Gruppo FS, senza un vero controllo da parte dello Stato porterebbe un'altra volta i lavoratori Alitalia alla possibile condizione di ricatto del "prendere o lasciare", posta dagli eventuali partner, siano essi compagnie aeree, fondi d'investimento o altri soggetti che faranno certamente i loro interessi, prima di tutto.

LA STRUTTURA DELLA COMPAGNIA. Il perimetro della compagnia non può essere ridotto e ridimensionato, e temiamo ipotesi di una trasformazione di rami d'azienda in società indipendenti anche se interne al Gruppo. Al contrario riteniamo indispensabile rimettere nel perimetro processi e lavorazioni. Parti fondamentali come l'handling o la manutenzione, sono segmenti essenziali al core business per raggiungere gli obiettivi di puntualità e di risparmio senza che queste operazioni debbano essere appaltate.

OCCUPAZIONE: ZERO ESUBERI. Poiché sosteniamo che l'unicità aziendale sia necessaria allo sviluppo, la conseguenza non potrà che essere quella della piena occupazione. Non solo il ridimensionamento avrebbe l'inevitabile conclusione di produrre esuberanti ma anche la perdita di professionalità e di perizia dei vari comparti produttivi ma s'indebolirebbe ancora una volta la compagnia.

CONTRATTI. Occorre fare interventi politici e sindacali per porre fine al fenomeno del dumping contrattuale che è la causa principale dell'arretramento dei salari e delle tutele di legge, soprattutto per ciò che riguarda i Vettori. Ciò a maggior ragione nel momento in cui si arriverà al closing con il CCNL da rinnovare.

NAZIONALIZZAZIONE: UN INVESTIMENTO PER IL PAESE. Nonostante le tante belle parole spese in questi mesi, riteniamo si stia lavorando con una visione minimale per salvare il salvabile e non perseguendo un'idea di lungo respiro e di sviluppo per recuperare il mercato perso in 15 anni commettendo di nuovo il più grande errore del passato. Alla sbarra sono tutti governi che non hanno avuto il coraggio di fare gli interessi italiani. Aver quantificato fino in fondo questo errore madornale in decine di miliardi di euro per mancati introiti e crescita, oggi ci dovrebbe rendere inflessibili proprio sulla necessità di riprendere in mano la Compagnia e questo settore.

Un investimento importante di carattere politico oltre che finanziario può essere fatto solo

dall'unico attore che ne abbia le capacità e le disponibilità: lo Stato Italiano.

E' scaduto il tempo di un attesa indeterminata. Per il governo è arrivato il momento di scoprire le carte sulle soluzioni; siamo arrivati nuovamente all'ultimo miglio ma la storia recente delle clamorose sconfessioni e dei disconoscimenti dovrebbe suggerire alla politica e al sindacato, che nessuno riuscirà a tenere all'oscuro i lavoratori delle scelte strategiche, positive o negative, che si stanno valutando in queste settimane. Le notizie che leggiamo fanno aumentare le preoccupazioni tanto è vero che la proposta Lufthansa e lo "spezzatino" rimangono sullo sfondo come "piano B" da utilizzare se tutto dovesse andare storto.

Proprio per questa ragione i lavoratori chiedono alla politica e al governo di manifestare in modo chiaro le proprie intenzioni prima delle prossime elezioni europee: non aspetteranno senza fare nulla.

Fiumicino, 5 aprile 2019

USB Lavoro Privato