

## **Domande su ITA/exAlitalia**

### **Ci può descrivere la storia di Alitalia che ora si chiama ITA in poche ma chiare parole?**

Alitalia nacque nel 1947 e registrò una costante e continua espansione almeno fino alla metà degli anni '90, diventando uno dei vettori leader in Europa. Tale espansione si protrasse almeno fino a quando iniziò la sua privatizzazione. I conti di Alitalia restarono in "ordine" fino all'avvio della deregulation dei cieli europei. Successivamente la situazione è progressivamente e costantemente peggiorata, nonostante il mercato del trasporto aereo passeggeri e merci in Italia sia stato costantemente in crescita, a parte il periodo della pandemia da Covid e altre rare fasi (torri gemelle, eruzione vulcani, guerra del Golfo, ecc). Dal 2000 al 14.10.2021, giorno in cui le attività di volo di Alitalia sono state trasferite ad ITA, la Compagnia di Bandiera italiana ha subito un progressivo ridimensionamento, nonostante la narrazione istituzionale e aziendale-sindacale del risanamento industriale che si sarebbe dovuta realizzare a fronte dei "fantasiosi" Piani industriali che si sono susseguiti nel tempo ma che, in realtà, non sono riusciti mai a consentire il superamento delle criticità strategiche e gestionali registrate. Pertanto le perdite di Alitalia, per oltre 20 anni, sono state costanti, ammontando a circa 500 mln l'anno. D'altra parte il costante ridimensionamento inflitto alla Compagnia di Bandiera italiana si rivelò una delle sue malattie più gravi e non certo la cura: la perdita di importanti porzioni di mercato imposte dai Piani industriali adottati, come più volte denunciato dalla Cub Trasporti, non permisero il risanamento annunciato. In tale contesto i lavoratori AZ hanno pagato un prezzo enorme in termini di perdite occupazionali passando da 23.000 unità nel 2000 a poco più di 10.000 a metà ottobre del 2021. Oggi sono poco più di 3500 in ITA. Alitalia nei fatti ridimensionandosi ha lasciato uno spazio enorme all'espansione della concorrenza, finendo per subirne le conseguenze, scaricate sui lavoratori e sui contribuenti. Negli ultimi 30 anni Alitalia, che è stata sempre un carrier con una prevalenza di corto e medio raggio, non ha mai capito che proprio su quel terreno, di fondamentale importanza, le LCC stavano combattendo una guerra enorme per portargli via tutti i passeggeri attuali e futuri.

Lo slogan "*noi non portiamo polli da batteria*", ripetuto ancora recentemente nel dall'ex-Presidente di ITA, ha purtroppo soffocato, anche per colpa dei media, ogni seria analisi sui successi di quei modelli a basso costo e ha impedito di fatto ogni iniziativa per creare numeri importanti di occupati, usando le stesse logiche di semplificazione del servizio che erano certamente alla portata di Alitalia e non richiedevano particolari investimenti.

L'altro diffusissimo slogan dei managers amplificati dai media italiani "*concentriamoci sul trasporto aereo*" ha distrutto nel tempo tutti i servizi di manutenzione, Handling, informatica, Catering ecc di Alitalia e diversamente proprio da LH, ha di fatto decimato la filiera industriale del trasporto aereo italiano con la perdita di almeno 60.000 posti di lavoro.

### **Chi ha rovinato una linea aerea, che una volta era una delle grandi del continente?**

Una delle colpe più gravi le ha avute la politica che non ha saputo interpretare il cambiamento del mercato del trasporto aereo e non ha cercato di affidare ad un management all'altezza della situazione, la gestione di un asset industriale strategico, motore indiscusso di tutta la filiera aviation, a vantaggio dell'economia del nostro Paese. Negli ultimi 20 anni sono state sperperate risorse pubbliche ma senza che politica e management si siano preoccupati di restituire al contribuente la disponibilità di un vettore in grado di gestire i flussi turistici e commerciali, all'altezza delle esigenze del nostro Paese. Per troppo tempo si sono avvicinate alla cloche di Alitalia mezze figure, avventurieri tutt'altro che interessati a tutelare il bene pubblico anzi spesso molto ocncentrati su interessi di carattere esclusivamente personale.

## **Quali erano le scelte più disastrose della gestione politica, se uno fosse un grado di distinguerle?**

Sono diversi gli errori commessi ma credo che uno dei più importanti fu quello di non definire, a livello statale, un Piano strategico del Trasporto Aereo che impedisse di trasformare il nostro Paese in un "suq aeroportuale e regionale" per le compagnie low-cost e per la concorrenza in genere. Credo, però, che errori ripetuti e costanti non siano stati casuali: la ripetitività di scelte sbagliate ha fornito più di un indizio sulla volontà della politica di abbandonare il presidio del ricco mercato del trasporto aereo italiano, lasciandolo nelle mani della concorrenza, in ossequio alle indicazioni dell'Europa. Non è un caso che la De Palacio, ex-Commissario UE ai Trasporti, agli inizi del millennio in corso, disse che sarebbero state 3 le compagnie europee che avrebbero mantenuto le caratteristiche di vettore globale: Lufthansa, Air France e British. Tutte le altre, disse la De Palacio, avrebbero svolto un ruolo ancillare. Così è stato anche per Alitalia e nessun Governo italiano ha messo in discussione tale epilogo, peraltro senza riuscire a cavalcare la non prevista evoluzione del segmento LCC che oggi vale circa la metà del traffico passeggeri intraeuropeo. Solo incapacità e profonda insipienza? Purtroppo penso che la verità sia ancora più grave.

**Mi ricordo che LH era stata già in trattativa per comperare Alitalia, all'epoca, quando la linea aveva ancora 11000 dipendenti e da Francoforte dissero, teniamo 7-8mila. Ora sono la metà.**

**Mi ricordo che all'epoca il governo Renzi con Calenda era contrari, su spinta dei sindacati. Qualche rammarico? Come lo vedono oggi, i sindacati, distinguendo tra le sigle?**

Non credo che sia opportuno pentirsi di non aver accettato un'offerta che comunque richiedeva pesanti sacrifici occupazionali e che comunque poteva avere una alternativa. Il rammarico profondo è che nessuno dei Governi che si sono succeduti in Italia abbia voluto mettere in discussione la fallimentare traiettoria del ridimensionamento di Alitalia. Sarebbe stato necessario sanare, invece di tagliare organici e attività. Sarebbe stato necessario individuare le vere ragioni del dissesto economico: sarebbero venute a galla le oggettive responsabilità, rintracciabili non certo in un costo del lavoro fuori mercato ma in spese inutili e "pazze", consulenze *allegre* e incapacità di un management quasi sempre selezionato con logiche clientelari e spartitorie, piuttosto che per le professionalità espresse.

Il fronte sindacale ha avuto posizioni diverse e spesso incompatibili. La Cub Trasporti è stata fortemente critica sia in occasione del passaggio nelle mani dei "capitani coraggiosi" di Alitalia, sia nell'arrivo di Etihad, i cui disastri hanno inferto forse uno dei colpi mortali più gravi alla Compagnia di Bandiera italiana. Certo è che le critiche della Cub Trasporti ai Piani industriali "scodellati" ogni 2-3- anni, si sono rivelate esatte mentre le sigle sindacali *main-stream* e alcune altre minori, hanno sistematicamente avallato tali fallimentari progetti, sottoscrivendo irresponsabilmente anche le conseguenti ricadute sui lavoratori, sia in termini occupazionali, sia salariali che di perdita dei diritti.

## **I sindacati hanno una qualche con-colpa nel disastro dell'ultimo decennio?**

Ritengo che l'irresponsabilità dei sindacati che hanno accompagnato l'uscita di scena di Alitalia sia profonda. Intanto non hanno esercitato il loro dovere di controllo sulle spese fuori mercato e sulle spese inutili (consulenze e pubblicità) che il management Alitalia ha spesso favorito, forse nascondendo interessi tutt'altro che trasparenti. Un esempio di tale colpevole atteggiamento emerse plasticamente nel 2017, quando Ali-Etihad, registrando perdite ingenti che la portarono ad avvitarci su se stessa dopo solo 2 anni e mezzo dall'ingresso dell'investitore arabo, avviò un confronto con alcune sigle sindacali per chiedere loro l'ennesima sottoscrizione di un accordo a perdere per i lavoratori. Negli incontri sindacali il management AZ fornì i dati sugli extracosti che, a detta loro,

avrebbero gravato sulle ali di Alitalia. In quell'occasione i dati forniti dall'azienda manifestarono chiaramente che erano fuori controllo i costi del leasing degli aeromobili, del carburante, delle attività aeroportuali ed altro ancora, ad eccezione del costo del lavoro. Infatti, il costo del lavoro non venne messo sul banco degli imputati, essendo ben al di sotto di quello delle altre compagnie concorrenti, comprese le *low-cost*. Come finì la discussione tra azienda e sindacati anche in quell'occasione? Con un accordo che pretendeva di tagliare i salari dei lavoratori fino al 20% e accettava di sbarcare dalla Compagnia oltre 2000 lavoratori. In compenso l'intesa non impegnava la dirigenza a prendere alcun provvedimento sul taglio degli extracosti: gli unici a pagare erano, come sempre, solo i lavoratori. L'accordo di CgilCislUilUgl e di un paio di sigle autonome di Piloti e Assistenti di Volo venne bocciato nel referendum dei lavoratori che condivisero con il 67% di NO l'indicazione della Cub trasporti. La risposta rabbiosa di Calenda fu di commissariare Alitalia - inserendo anche questa volta un management senza competenze nel settore ed autoreferente - ma anche di fornire un aiuto di Stato di oltre 900 mln di euro (...a cui successivamente si sono aggiunti altri 400 mln di euro) ma senza definire un qualsivoglia progetto di rilancio: una approssimazione che si è rivelata esiziale e che non venne messa in discussione neppure dai due Governi successivi. Men che meno dal Governo attuale, nonostante la campagna a tratti "sovranista" dell'attuale premier.

### **Secondo te, i dipendenti, oggi, vorrebbero LH al comando?**

Sono tanti i dipendenti Alitalia rimasti senza lavoro: circa 4000, tra terra e volo. Sono consapevoli che le potenzialità del mercato del trasporto aereo italiano sono altissime e che una gestione seria e più adeguata della Compagnia potrebbe consentire a tutti di tornare a lavorare, permettendo al Paese di dotarsi di una Compagnia in grado di offrire un servizio pubblico strategico.

E' altrettanto vero, però, che i colleghi sanno anche che servirebbe un profondo cambiamento nel management di Alitalia ma che le dinamiche "nostrane" non lo hanno permesso da anni. Auspicano, a questo punto, che l'ingresso di LH possa permettere un "*repulisti*" di una improbabile classe dirigenziale. Un *repulisti* che deve anche permettere di azzerare i privilegi sindacali che hanno accecato molti sindacalisti, sottraendosi spesso ai loro doveri "istituzionali". Certo è che la preoccupazione è che si ripeta quanto successo con Etihad e che la nuova ITA resti una piccola compagnia al servizio di una concorrente, piuttosto che alla connettività interna ed esterna. Il Piano industriale ma soprattutto i fatti e i risultati ci riveleranno come stanno realmente le cose.

### **Ci ricordiamo sempre della bandiera del "vettore nazionale" che porterebbe i turisti stranieri in Italia, qual è il vero peso della linea nazionale nel traffico europeo è quello incoming in Italia?**

Personalmente non penso che il valore di una compagnia aerea "di bandiera" consista nell'aumentare il traffico turistico *incoming*. Basti pensare che oggi, così come negli negli ultimi 20 anni, nessun collegamento che effettua ITA (o ieri Alitalia) è in monopolio. Questo sta a significare che ITA ovviamente vola sulle tratte dove ci sta domanda e non è ovviamente da sola. Piuttosto la scomparsa del Vettore di bandiera sancisce anche formalmente lo *spegnimento* del "motore" che dovrebbe sostenere l'intera filiera industriale. La Germania è stata brava a tenere in piedi una Lufthansa Airline Passeggeri che non fa profitti mentre i servizi satellite e collaterali (manutenzione, catering, informatica, cargo, ecc.) Realizzano guadagni consistenti. I nostri politici purtroppo non sanno neanche cosa significa montare, mantenere o sviluppare una filiera industriale. Il trasporto aereo non è il primo settore che scompare dal nostro Paese.

### **Quale sarà il futuro di ITA/ex-Alitalia nel gruppo LH?**

Al di là degli ottimismo nella comunicazione e della “strana benevolenza” dei media, la ITA ha perso dalla nascita ad oggi, in 18 mesi, circa 1 miliardo di euro su 2 miliardi di ricavi, molto molto peggio della vecchia Alitalia. Il futuro di Ita è quindi tutto da verificare. Intanto, come detto, sarà importante leggere ed interpretare il Piano che verrà varato dall’azionista pubblico, concordandolo con LH e le azioni che concretamente si vorranno avviare. Le speranze che la storia non si ripeti ancora, sono enormi. Speriamo si riesca ad abbandonare l’italico nanismo industriale, manifestato da una classe politica e manageriale che, ad essere buoni, è stata incompetente.

### **Quali sono gli asset davvero importanti che porterebbero LH ad acquistare ITA oggi?**

Ritengo che gli asset più importanti per LH siano gli slots di Linate che ITA ha “acquisito” da Alitalia Sai in A.S. e che hanno, secondo diverse stime di esperti, un valore di non meno di 700/800 milioni di euro.

Su questo tema però, ritengo che la Compagnia tedesca debba leggere bene le carte ufficiali con particolare riferimento alla decisione UE del 10 settembre 2021, ai bilanci ITA 2021 e alla procedura di cessione dei Commissari di AZ in AS del 10 ottobre 2021 ed effettuare conseguentemente una approfondita valutazione legale su ciò che è avvenuto e sui rischi prospettici per la società con particolare riferimento al mantenimento degli slot.

Le norme europee, infatti, prevedono che il trasferimento degli slots da una compagnia ad un’altra possa avvenire solo se gli slot sono parte integrante di un’azienda o di un “ramo d’azienda funzionalmente autonomo ed in continuità operativa”.

In ITA però non è avvenuto un passaggio di ramo d’azienda o per meglio dire è avvenuto un passaggio “di pezzi” d’azienda senza il personale. Ma allora come è possibile che sia stato autorizzato il passaggio degli slots?

Delle due solo una è valida: o sono passati singoli beni e quindi gli slots non potevano passare o è passato un ramo d’azienda e, quindi, gli slots potevano transitare da Alitalia a ITA ma quest’ultima doveva assumere gran parte del personale lasciato a casa.

Se è vero quanto sostiene il Governo affermando che da Alitalia ad ITA sono passati singoli beni, presto troverà a dover rispondere in Europa ai ricorsi che farà la concorrenza sull’improprio ed illegittimo passaggio degli slots.

Pertanto, se LH vorrà conservare gli slots, il bene più prezioso passato da Alitalia ad ITA, dovrà fare al più presto un accordo con tutte le organizzazioni sindacali per assumere il personale, riconoscendo che si è trattato di un passaggio di ramo d’azienda da perfezionare con l’assunzione del personale rimasto alle dipendenze di Alitalia Sai in Amministrazione Straordinaria e destinato ad essere licenziato se non verrà prolungata la Cassa Integrazione di Alitalia Sai.

I legali della Cub Trasporti, oltre ad aver depositato centinaia di ricorsi a tutela dei singoli lavoratori, contestando la mancata assunzione in ITA, a breve presenteranno un ricorso alle competenti autorità europee, affinché si faccia luce su tale vicenda che può e deve essere sanata con l’assunzione del personale AZ rimasto escluso da una procedura di trasferimento difforme da quanto espressamente deciso dalla commissione UE e tra l’altro operata senza l’adozione di criteri oggettivi e, comunque, tutt’altro che trasparenti.

### **Capisce le difficoltà di LH a firmare “a scatola chiusa” un accordo che la costringerebbe a prendere comunque ITA al 100% tra qualche anno?**

Mi pare che la pretesa di LH di “aprire” la scatola oltre ad essere legittima è opportuna: penso che ci saranno diverse sorprese. Credo che comunque sarà molto rischioso per lo stesso Gruppo LH – peraltro privato e quotato - mettere a repentaglio l’investimento in ITA e addirittura la propria stabilità finanziaria, facendo finta di nulla e rifiutando la regolarizzare una operazione che è stata progettata e realizzata in un perimetro di mancata conformità, se non di illegalità, con i dettami europei. La

riduzione di detto rischio non può prescindere dall'assunzione immediata dei lavoratori. Su questo tema la Cub Trasporti tenterà di aprire una interlocuzione con ITA e i "nuovi" investitori, valutando come proseguire l'intervento sulla base degli impegni occupazionali che la compagnia intenderà onorare.