SPECIALE

ALITALIA, BILANCIO DI UNA RINASCITA SU CUI NESSUNO 18 MESI FA AVREBBE SCOMMESSO

I risvolti, le storie, i retroscena della vendita della ex compagnia di bandiera, raccontati in un libro. Uno dei passaggi tra i più complicati della storia italiana degli ultimi anni, raccontato attraverso le interviste ai protagonisti. Un processo che ha imposto una dura cura dimagrante su stipendi, trattamenti e indennizzi, ma che soprattutto ha lasciato a terra migliaia di lavoratori. Più di 5mila, che sono stati messi in cassa integrazione e mobilità con una Cig che copre l'80% della retribuzione. Un trattamento di forte garanzia che oggi, alla luce della crisi economica che ha bruciato centinaia di migliaia di posti di lavoro, sarebbe difficile, se non impossibile, offrire di nuovo

Il grande bluff di Air France e la sfida della Cai di Colaninno

Air France non avrebbe mai comprato Alitalia, non ne aveva alcuna seria intenzione, e quello che in realtà è accaduto è stato un autentico bluff. Non solo. "Il valore aggiunto di Alitalia è immensamente maggiore oggi di quello che sarebbe stato nel caso fosse andata tra le braccia dei francesi". E' una dichiarazione ferma, che non ammette repliche e riaccende i fari su una delle più intricate vicende di privatizzazione all'italiana, quella che arriva da **Roberto Colaninno**, il numero uno della nuova Alitalia-Cai, contenuta in *Tutto quello che avresti voluto sapere su Alitalia e nessuno ti ha mai raccontato*, un libro appena uscito per i tipi di Newton Compton Editori e presentato a Roma nel Centro Studi della Fit Cisl. L'autore, il giornalista **Lucio Cillis**, di quella vicenda ne ha analizzato i risvolti, le storie, i retroscena, andando a raccogliere non solo le interviste ai protagonisti, ma anche le testimonianze "off the record" come dicono gli anglosassoni, quindi anonime, di quello che fu un passaggio, la privatizzazione della compagnia di bandiera, tra i più complicati della storia italiana degli ultimi anni. E non solo per le ragionevoli difficoltà che un passaggio di consegne così delicato ha comportato anche tecnicamente. Dalla notte al giorno si è alzata in volo la nuova Alitalia-Cai, una vera "missione impossibile" ancora viva nel ricordo di chi, quel momento, lo visse da protagonista. Novanta aerei furono ricollocati sotto la nuova proprietà nella notte tra il 12 e il 13 gennaio del 2009, ricorda **Vito Riggio**, presidente dell'Enac. Un'operazione senza precedenti. "Di solito - sottolinea Riggio nell'intervista - ci si ferma almeno quattro giorni. Noi ce l'abbiamo fatta in sette ore". Probabilmente, se tanta efficienza si fosse manifestata prima, le cose sarebbero andate diversamente. 62 anni di storia e di alterne vicende, racconta Lucio Cillis, hanno spezzato le ali della compagnia italiana trascinandola fin nel baratro del commissariamento. Perché si sia arrivati a tanto prova spiegarlo **Augusto Fantozzi**, nominato commissario straordinario a fine agosto 2008. "Uno dei grandi mali che hanno messo in ginocchio la compagnia - dice il commissario straordinario - è stato quello delle spese eccessive. Alitalia ha pagato tutto troppo, in alcuni casi anche tre volte più del dovuto". Inefficienze, sprechi, privilegi mantenuti nel tempo grazie a continue iniezioni di liquidità da parte dello Stato pur di mantenere in vita un'azienda che dava lavoro a 25mila dipendenti. Il processo della privatizzazione, come era prevedibile, ha imposto immediatamente una dura dieta dimagrante su stipendi, trattamenti e indennizzi, ma soprattutto, ha lasciato a terra migliaia di lavoratori. Più di 5mila (5500 per l'esattezza e senza calcolare quelli a tempo determinato), che sono stati messi in cassa integrazione e mobilità con una Cig che copre l'80% della retribuzione. Un trattamento di forte garanzia che oggi, alla luce della crisi economica che ha bruciato centinaia di migliaia di posti di lavoro, sarebbe difficile, se non impossibile, offrire di nuovo. "Quel sistema di protezione del reddito non è più riproponibile - non manca di sottolineare nel suo contributo un altro dei protagonisti interpellati da Cillis, il ministro del lavoro **Maurizio Sacconi** -. La grande crisi, anche in questo, rappresenta una cesura col passato". Trapela però anche qualche buona notizia. "Circa 1200 ex dipendenti - rileva Fantozzi - hanno trovato un nuovo lavoro e sono usciti dalla cassa integrazione". Lo stesso però non può dirsi per i cosiddetti invisibili, i precari (2500 circa) che hanno perso il posto senza aver diritto ad alcun paracadute. Chissà quanto importerà loro che, in questi mesi del 2010, si stia giocando tutto il futuro della nuova Alitalia. Chiuso un disgraziatissimo 2009 in rosso, anno che peraltro ha affossato l'intero comparto aereo mondiale, le previsioni di pareggio sono dichiarate per il 2011. Ma è il 2010 l'anno cruciale, l'anno delle grandi scelte. E il "miracolo" ora deve farlo il management: dalle decisioni strategiche dell'anno in corso dipenderà il futuro della compagnia. Alleanze e joint venture come quella con AirFrance-Klm e Delta Air Lines per le rotte transatlantiche, saranno fondamentali per incrementare le rotte sul lungo raggio, comunque più remunerative di quelle domestiche dove la concorrenza è diventata a dir poco spietata. E affollata tra i "pullman dei cieli" come chiama Colaninno le compagnie low cost, pronte a sbaraccare da un aeroporto all'altro se finiscono i contributi degli Enti locali, e il temibile muso rosso-argento del Frecciarossa che, dall'inizio dell'anno, ha cominciato a rosicchiare quote importanti di clientela proprio su quella tratta Roma-Milano da sempre ritenuta, e non a torto, una vera gallina dalle uova d'oro per la compagnia di bandiera. Per tacere di Italo, beninteso, il gioiellino ferroviario di casa Ntv, Montezemolo-Della Valle, pronto a scendere in pista nel 2011. Un'alta velocità che promette vere scintille giocandosi il favore e la preferenza dei clienti non solo sul terreno delle offerte commerciali ma anche su quelle, molto più sfiziose e voluttuarie, dell'intrattenimento a bordo. Così se Ryanair sfida le autorità di mezza Europa con il progetto dei posti in piedi a prezzi stracciati, le ferrovie del futuro rilanciano coccolando clienti viziatissimi con connessioni Wi-fi, carrozze cinematografiche, canali televisivi con schermi ad alta definizione e portali dedicati. Nel condominio "cielo-terra" la guerra è appena iniziata.

Floriana Isi

Riggio (Enac): la vera partita adesso si gioca sul mercato

Il trasporto aereo prova a mettersi alle spalle la crisi che lo ha colpito lo scorso anno e nei primi mesi del 2010 mostra già alcuni segnali incoraggianti. E' quanto assicura il presidente dell'Enac, **Vito Riggio**, in questa intervista rilasciata in esclusiva a *Conquiste del Lavoro*. "I dati che ci arrivano sono confortanti, - sottolinea - anche se ovviamente Alitalia è una questione a parte perché oramai copre solo una metà del nostro sistema, con un riempimento buono sulle rotte intercontinentali e delle difficoltà maggiori sulle rotte nazionali".

Quando parliamo di traffico nazionale pensiamo subito alla tratta Roma-Milano una vera gallina dalle uova d'oro che il Frecciarossa minaccia di rompere. Come può reagire Alitalia?

Lì c'è un vero dilemma diabolico. Se per riempire l'aereo si abbassano le tariffe non si coprono i costi, se si tengono alte le tariffe la concorrenza ti distrugge. Bisogna avere molta iniziativa commerciale. Io sono certo che ci sia un grande sforzo in questo senso ma bisogna vedere se questo sforzo incontrerà la disponibilità dei consumatori che oramai sono abituati a scegliere tra diverse alternative. Il treno che collega città con città in tre ore, oppure la scelta di volare con una compagnia low cost. Rispetto al passato la situazione è molto complicata.

Lavorare sui ricavi, semplice a dirsi quindi ma a farsi un po' meno. Se fosse un manager di Alitalia cosa farebbe ora?

Per fortuna non lo sono, ma al di là di questo vedo quello che fanno gli altri e che cercano di offrire più servizi. Adesso anche Alitalia lo ha capito e offre più qualità, più cortesia, più puntualità. Perché se vuoi vincere sul mercato, come in qualunque altro settore, devi essere più appetibile dei tuoi concorrenti.

Ora però i concorrenti, e mi riferisco alle low cost, spingono l'acceleratore su innovazioni piuttosto discutibili. Pensiamo solo ai posti in piedi di Ryanair...

Esatto. Ma le assicuro che non lo faranno mai perché nessuna autorità dell'aviazione civile gli darà il permesso. Il problema vero è che adesso nella compagnia italiana ci sono aerei nuovi, c'è maggiore puntualità, c'è più cortesia da parte del personale. Lo sforzo del management si deve concentrare nel vendere il più possibile un prodotto che è notevolmente migliorato rispetto al passato.

Dove vede il futuro di Alitalia?

Ormai il mondo del trasporto aereo si è diviso i mercati, anche se non sono ancora arrivati grandissimi competitor come gli Emirati Arabi da una parte e la Cina e l'India dall'altra. Immaginare che si possa fare concorrenza sul mercato internazionale a queste realtà che si apprestano a diventare dei veri giganti è impossibile, come anche fare concorrenza adesso ai colossi europei e nordamericani, è una mera illusione. Oggi per stare sul mercato internazionale devi fare degli accordi dove entri con la tua forza commerciale e finanziaria. Per cui bene ha fatto Alitalia a stringere questi accordi, senza dimenticare però che il mercato nazionale ed europeo, pur se a fronte di una concorrenza fortissima, va stimolato ulteriormente.

Flo.I.

Claudiani (Fit): abbiamo fatto la nostra parte, ora tocca ad altri

"Il vero problema oggi sono i ricavi di Alitalia ma questo non compete al sindacato: noi abbiamo fatto e stiamo facendo la nostra parte, ora tocca al management. Ora stiamo assistendo a numeri che sono in linea con le previsioni, anche perché ci sono le prenotazioni, però i primi cinque mesi del 2010 ci lasciano forti preoccupazioni". Così **Claudio Claudiani**, segretario generale della Fit, interpellato da *Conquiste*, spiega, a margine della presentazione del libro di Cillis, la portata delle nuove sfide che investono il futuro della nuova Alitalia.

Le preoccupazioni sono le eventuali ricadute sull'occupazione?

Certamente. Se non c'è un aumento significativo dei ricavi c'è il rischio che entri in difficoltà anche il profilo occupazionale. Noi già sopportiamo il problema fortissimo e doloroso delle migliaia di persone in cassa integrazione, e dei cosiddetti invisibili che erano a tempo determinato, non hanno la cassa integrazione e si trovano senza lavoro. Vi sono anche altre questioni che attengono ad esempio ai piloti e ai comandanti, ed è il rinnovo del brevetto. Noi non chiediamo ad Alitalia di caricarsi di tutti i problemi, ma di utilizzare Alitalia come strumento in sinergia anche con il governo e i diversi soggetti interessati, al fine di assicurare ai piloti, che sono in cassa integrazione e che magari non avranno l'opportunità di rientrare in Italia, di stare sul mercato del lavoro.

Mercato domestico, mercato internazionale. Dove puntare per il futuro della compagnia?

Credo che serva un buon presidio del mercato nazionale e una poderosa sinergia con altre compagnie. Questa è una strada che va ulteriormente rafforzata, ma un presidio forte nel mercato interno va preservato e mantenuto comunque. Quest'ultimo però è particolarmente soggetto alle competizione con le compagnie low cost. A differenza di altri paesi noi abbiamo una fortissima concorrenza, da Ryanair a EasyJet tanto per fare qualche nome. Nonostante ciò, oggi Alitalia riesce ad essere competitiva su Malpensa con un vettore come EasyJet: questo la dice lunga sul costo del lavoro che è rientrato in un profilo assolutamente competitivo senza che gli occupati, e soprattutto il personale di volo, abbiano subito tagli sulle retribuzioni. Perché così non è. E' vero che lavorano un po' di più, però piloti, personale navigante e tecnici (ex Alitalia) percepiscono stipendi che sono anche superiori a quelli precedenti.

Come procede la questione di Alitalia Maintance System (Ams), azienda che si occupa della manutenzione dei motori e finita nella galassia della "bad company"?

Siamo in attesa di una convocazione. Sono state prorogate alcune cose, compresa la cassa integrazione laddove fosse necessaria, ma fino a novembre: pensiamo però che si debba andare rapidamente ad un accordo. Dal nostro punto di vista è opportuno che per un verso Alitalia assicuri una proiezione di impegno sul versante delle manutenzioni e riparazioni e dall'altra crediamo che vada rapidamente definito l'assetto proprietario del nuovo soggetto che entra in campo. Ritengo che vi possano essere tutte le condizioni perché si possa sviluppare una sinergia anche con altri soggetti italiani come la nuova Atitech.

Le sfide più importanti quindi che si preannunciano per Alitalia quali sono?

Da settembre e fino alla prossima primavera sarà un periodo cruciale e fondamentale per i ricavi da mercato. Perché oramai sui costi abbiamo messo il punto e non c'è più spazio per comprimerli ulteriormente. Il problema sono i ricavi e quindi il rapporto con il mercato: sarà necessario sviluppare sinergie più forti in campo internazionale e sul piano interno delineare un profilo di offerte assolutamente competitivo.

Ma oggi la compagnia aerea deve fare i conti anche con i nuovi soggetti del trasporto su rotaia, molto competitivi anch'essi. Pensiamo solo al Frecciarossa. Giusto?

Esattamente. Non è un caso infatti che 2 milioni di passeggeri in meno su Linate, in particolar modo negli ultimi 14 mesi, sono dovuti in gran parte alla concorrenza con l'alta velocità ferroviaria. Ma questo è un problema complesso che riguarda l'intero sistema trasporto del Paese.

Flo.I.

Obiettivo contratto unico

Una competizione sana che si giochi sulla qualità del servizio offerto, sull'efficienza dell'impresa e non sul dumping sociale e contrattuale. In un comparto che ha subito profonde trasformazioni, catapultato dal monopolio alla liberalizzazione, servono regole chiare e uguali per tutti. "Il sistema attuale vive delle criticità strutturali profonde che andrebbero affrontate con determinazione - afferma **Mauro Carletti** del Dipartimento trasporto aereo Fit Cisl - per questo c'è bisogno di una riforma del settore con il coinvolgimento partecipativo delle istituzioni". Quello che viene richiesto è quindi una riforma di sistema di tutto il settore del trasporto aereo. "Perché non possiamo più trascinare una situazione deregolamentata - ci spiega Carletti - sia per quanto riguarda i compiti di un'autorità come l'Enac, sia per la sovrapposizione delle competenze che, con la riforma del titolo V della Costituzione, sono state trasferite alle Regioni. E in virtù della quale oggi ogni governatore può decidere di sviluppare e riservare finanziamenti per realizzare, ad esempio, nuovi aeroporti". Necessità questa che non viene sentita con la stessa urgenza dalla categoria, più sensibile invece agli adeguamenti infrastrutturali degli aeroporti esistenti. Tanto più se si dovesse verificare, come dicono le previsioni, il raddoppio dei passeggeri in transito nei prossimi 10 anni: un salto dai 130 milioni attuali ai 250 del 2020. Eppure, ad oggi, uno scalo importante come quello di Malpensa, tanto per citarne uno, non ha ancora un sistema di collegamenti di superficie definitivo. Così come non è un mistero che ci siano importanti nodi da sciogliere dentro e fuori l'azienda. "Al di là delle difficoltà e di alcune lacune che presenta la contrattazione offerta dalla Cai - aggiunge Carletti - manca una contrattazione unica di settore e valida sul territorio nazionale per tutte le compagnie che vi operano, anche quelle straniere, in grado di garantire regole chiare per tutti. Questa mancanza di un contratto unico per l'intera categoria crea dumping e competizioni sfrenate tra compagnie". Una problematica avvertita anche da parte dei piloti, categoria un tempo accusata da stampa e opinione pubblica di essere, per stipendi, benefit e indennità, un'autentica "casta nella casta" e finita anch'essa, inesorabilmente, nel tritacarne della cassa integrazione. Una realtà dolorosa per tutti ma che per loro può trasformarsi in un boomerang doppiamente negativo. Come ci spiega **Alessandro Cenci**, comandante responsabile dei piloti della Fit Cisl. "Il nostro problema è come recuperare al mondo del lavoro le centinaia di colleghi in cassa integrazione, circa 400/500 persone tra comandanti e piloti. A differenza delle altre professioni, infatti, se il pilota non vola la sua professionalità decade giorno per giorno. E quindi non serve solo mantenere l'attività di volo, ma siccome la maggioranza di loro è abilitata sull'MD80 e questo modello di aeroplano è obsoleto, avere l'abilitazione su quel tipo d'aeromobile non gli consente alcuna possibilità di reimpiego". Andrebbero riqualificati su macchine moderne, aeromobili come quello su cui vola oggi il comandante Cenci, un Airbus A320, che è non solo moderno ma anche uno tra i più diffusi. Avere un'abilitazione su questo tipo di aereo consente di trovare facilmente un nuovo posto di lavoro, anche all'estero. Un mercato, quello estero, che potrebbe rivelarsi la carta vincente anche per la stessa Alitalia. "Il nostro Paese ha dei bacini di traffico a livello mondiale elevati - conclude Cenci - ma non riesce a sfruttarli per la mancanza di collegamenti intercontinentali. Mancano collegamenti diretti verso realtà economiche importanti come India e Cina, e questo fa capire come si stia fuori dei grandi flussi di traffico". Scegliere di lavorare di più sul medio e corto raggio potrebbe non essere la scelta più giusta. Anche perché il nostro è un mercato piccolo in cui troppi operatori si fanno la guerra per spartirsi le poche nicchie di redditività; una guerra fratricida in cui c'è solo un vincitore (per ora): la concorrenza straniera".

Flo.I.