

Alitalia

– Proposta per un Rilancio

Strategia di ristrutturazione aziendale per la salvaguardia del personale, l'efficientamento e la riduzione dei costi.



Analisi delle Criticità

Il Piano di rilancio di Alitalia, elaborato dai vertici dell' Azienda, prevede tra i vari punti l' esubero di oltre duemila unità tra il personale di terra e quello di volo.

Ciò comporterebbe, se messo in atto, un gravissimo problema occupazionale, sociale ed economico, con una forte ricaduta sul nostro territorio del litorale romano.

I licenziamenti, infatti, avrebbero effetti devastanti sia sulle economie famigliari, in parte composte da coppie di dipendenti Alitalia, sia sulle economie locali e sullo Stato che, attraverso gli ammortizzatori sociali previsti, saranno costretti a sostenere gli operatori in esubero, in base ai diritti acquisiti da ogni singolo lavoratore.

Inoltre va considerato che questa proposta comporterebbe un ulteriore problema sull' indotto aeroportuale in quanto andrebbe ad appesantire ulteriormente le situazioni di crisi già in atto all' interno dell' aeroporto Leonardo da Vinci.



Analisi delle Criticità

Nello scenario attuale sono molteplici le aziende che, in aeroporto, offrono servizi ad Alitalia: dalle pulizie di bordo al servizio catering, dalle manutenzioni alle revisioni motori, oppure che sono connesse alla compagnia aerea in quanto svolgono attività legate ad essa nell'ambito del più vasto indotto aeroportuale.

Inoltre la mancanza di un bacino occupazionale professionale all'interno di un sistema, quale quello dell'Aeroporto Leonardo da Vinci, costituito da circa 40mila dipendenti, favorisce ed incrementa il fenomeno del precariato.

In caso di licenziamento la scelta ricade sempre su coloro che operano nel sistema aeroportuale da molti anni e che, pur avendo assunto un'elevata professionalità, hanno contratti che l'azienda Alitalia ritiene onerosi. I nuovi dipendenti vengono assunti con contratti aventi minori tutele e stipendi inferiori.



Costi affrontati da Alitalia

Analisi effettuate da esperti del settore dimostrano che Alitalia ha costi nettamente superiori alla media, rispetto a quelli sostenuti dalle altre compagnie aeree.

In effetti, relativamente a manutenzione e manodopera, leasing degli aeromobili (a fronte di un costo per Ryanair del leasing di un aeromobile –riferito al costo orario –pari a circa 5mila euro, Alitalia ne spenderebbe circa ottomila) ed oneri per il carburante, Alitalia si attesta mediamente ad un totale di costi maggiore che a causa di procedure errate e/o obsolete e contratti stipulati su modelli di operations relativi agli *anni 60*, supera per circa il 30% la media del mercato.

Affrontando nello specifico i costi sostenuti da Alitalia, legati alla manutenzione, si evince che il programma di manutenzione motori denominato *Repair & Specification build up manual* risulta oneroso e presenta politiche obsolete nella gestione e revisione delle parti a vita limitata dei motori.



Costi affrontati da Alitalia

Questo fa sì che i costi affrontati siano il 25% in più rispetto alla media. Solo nelle manutenzioni e revisione motori sembrerebbe che Alitalia spenda tra i 200 e i 250 milioni in più rispetto alla media delle altre compagnie.

Risulta poi molto difficile da comprendere il fallimento della controllata Alitalia Maintenance System (AMS) affossata da una politica manageriale miope e incapace da parte dei dirigenti Alitalia che già diversi anni fa decisero di utilizzare l'azienda israeliana Bedek per la manutenzione dei motori degli aeromobili di medio raggio di fatto decretando in tal modo la fine di AMS.

Tutto ciò per andare poi a spendere molti più denari dal fornitore Israeliano. Non si capisce inoltre lo strano e variegato rapporto che lega Alitalia ad Atitech la società un tempo integralmente controllata che dopo il fallimento del 2008 venne ad essere invece privatizzata e di cui la nuova Alitalia CAI conservò solo una quota di minoranza accettando di pagare una cifra esorbitante pari a 75 € per ora di manodopera poi ridotta a 55 e malgrado la riduzione ancora di gran lunga fuori mercato



Costi affrontati da Alitalia

Per quanto riguarda i costi del carburante la stessa Alitalia, nell'ultimo bilancio depositato, riferito all'esercizio 2015 dichiara "candidamente" di aver perso 50 milioni di € solo in relazione ad un derivato sul carburante, tutto ciò appare inaccettabile se poi si pensa che con quei soldi si pagano gli stipendi di migliaia di persone quelle stesse che oggi il management di Alitalia vorrebbe mandare a casa causando un ulteriore enorme disagio sociale.

Sarebbe poi oltremodo interessante capire quali sono i contratti in relazione alle forniture di carburante e quali modelli di controllo gestionale Alitalia utilizza per rendere più efficienti i processi.

Per quanto riguarda i costi per gli handlers e quelli relativi ai parcheggi Alitalia sugli aeroporti italiani paga un costo superiore a quanto pagato da alcune Low Cost negli stessi aeroporti.



Proposta di riqualificazione

Più volte negli ultimi giorni sono stati invocati gli aiuti di Stato per far fronte alla crisi della società Alitalia.

Un ipotetico tentativo di salvataggio da parte del Governo, attraverso sovvenzioni pubbliche dirette o indirette, risulterebbe però incompatibile con le vigenti norme europee. È anche noto che lo Stato Italiano è intervenuto in passato, attraverso Poste Italiane S.p.A., acquistando il 12% di Alitalia a fronte di un aumento di capitale della società, anche all'epoca in periodo di crisi. Pertanto, visto il **totale fallimento** derivato dall'operazione CAI che ha spaccettato le quote di Alitalia tra aziende che nel loro core-business non hanno nulla a che fare con il trasporto aereo ed escluso il finanziamento diretto o indiretto come strumento di aiuto di Stato, è stata elaborata una proposta che vede il Tesoro come azionista delle più importanti aziende partecipate e controllate che operano nel settore Trasporti, Ingegneria e Energia.



Proposta di riqualificazione

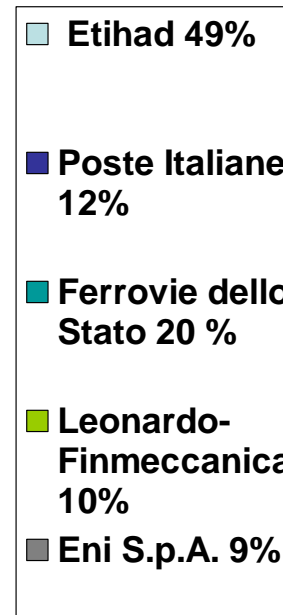
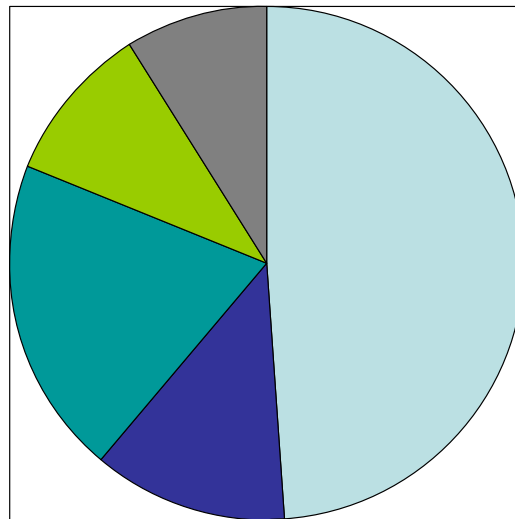
Leonardo-Finmeccanica S.p.a. , azienda a maggioranza del MEF, leader nei settori di Aeronautica, Elettronica per la Difesa Terrestre e Navale, Sistemi di Difesa e Sistemi per la Sicurezza e le Informazioni, potrebbe acquisire quote di Alitalia al fine di ristrutturare attraverso le proprie competenze e strutture, il sistema della manutenzione riducendo in una prima fase i costi per poi, in un'ipotetica seconda fase, trasformare quei costi in ricavi in una prospettiva di costituzione di un vero e proprio polo internazionale delle manutenzioni e ammodernamento delle flotte aeree, soprattutto non solo per Alitalia ma anche per le piccole e medie compagnie internazionali.

Eni S.p.A. anche essa con compartecipazione statale, azienda leader in Italia nel settore petrolifero, acquisendo quote di Alitalia, rassicurerebbe alla società i migliori prezzi del mercato per i rifornimenti e porterebbe la propria esperienza nella gestione delle risorse di carburanti al fine di ridurre gli sprechi e rendere più efficienti le modalità di utilizzo.



Proposta di riqualificazione

Ferrovie dello Stato S.p.A. società a maggioranza dello Stato, leader Italiana nei trasporti su ferro, e leader indiscusso per l'alta velocità, acquisendo le quote di Alitalia S.p.A. , garantirebbe l'adeguamento del servizio di coincidenze dei trasporti cielo-terra fino ad evitare che, sul territorio italiano, ci sia la sovrapposizione di tratte aeree e ferroviarie inutili e tali da incidere negativamente su entrambe. Il Grafico che segue vede Ferrovie dello Stato S.p.A. con la maggioranza del pacchetto azionario rispetto alle altre società, considerato il core-business dell'azienda e la strategicità dell'unione tra trasporto aereo e su ferro



Conclusioni

Con questa presentazione si tenta di proporre un nuovo modo di gestione di un'azienda ritenuta strategica per l'Italia e fondamentale per la salvaguardia occupazionale, settorializzando le acquisizioni dell'azienda valorizzando le competenze delle grandi società partecipate dello Stato Italiano al fine di superare la crisi e cercare le condizioni per un vero e duraturo piano industriale integrato.

Si ribadisce inoltre l'urgenza di una visione e di un governo di insieme delle molteplici crisi occupazionali dei vari settori all'interno dell'aeroporto, mediante la costituzione di un unico bacino aeroportuale che garantisca processi formativi anche nuovi e sbocchi occupazionali nelle diverse attività all'interno dell'aeroporto stesso.

