

Partenza lanciata o partenza zavorrata?

Nella settimana appena trascorsa abbiamo preso atto attraverso l'attento ascolto delle Audizioni, rese presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, dalla Ministra Paola De Micheli titolare del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal management designato della nuova azienda, come sia ormai imminente la costituzione della *NewCo* Alitalia e la conseguente stesura e presentazione del Piano Industriale, destinato a segnare il prossimo futuro della compagnia di bandiera.

La notizia, attesa ed importante, segna un primo punto di svolta nella crisi in atto: l'atto costitutivo rappresenterà il momento in cui il nuovo soggetto industriale inizierà il proprio percorso che, negli auspici, lo condurrà verso il ruolo di player centrale nello scacchiere internazionale.

Il nuovo soggetto dovrà raccogliere il testimone, da un punto di vista industriale, dalla compagnia posta in gestione commissariale. È allora ineludibile, **in un'analisi seria e scevra da qualsivoglia intento polemico preventivo**, porsi delle domande.

La crisi pandemica, soprattutto se contestualizzata all'ambito aeronautico, continua a mostrare la sua forza. Ma la ripresa – i dati sono chiari – seppur estremamente lenta è iniziata.

Le Major europee hanno percentualmente iniziato ad aumentare la propria azione, soprattutto incrementando leggermente i voli nel segmento di lungo raggio.

Al contempo, in Italia, le compagnie *Low Cost* e *Low Fare* hanno ripreso le proprie attività, aumentando di mese in mese i voli offerti. Alitalia in A.s., invece, sta rallentando ulteriormente ed il meccanismo commerciale che si innesca è quasi “perverso”.

La clientela, che pur Alitalia potrebbe servire, è costretta ad abbandonare il vettore tricolore prenotando con operatori alternativi anche sulla tratta europea di fideraggio (ad esempio Roma-Parigi, Roma Amsterdam ecc.) favorendo, quindi, anche l'attività di medio/corto raggio del competitor di turno.

Al contrario, il segmento lungo raggio Alitalia, non alimentato e abbandonato *de facto*, stenta a ripartire, innescando ed alimentando spese “a vuoto” da sostenersi per il mantenimento delle certificazioni aeronautiche della flotta.

Nel frattempo il personale è posto in Cassa integrazione guadagni straordinaria, in costante e degradante perdita di professionalità e competenza.

Perché, va detto con grande chiarezza, ciò che succede al contempo in Alitalia in amministrazione straordinaria segna una deriva, che come organizzazioni sindacali non possiamo che segnalare e stigmatizzare.

A mero titolo di esempio:

- Il lungo raggio è stato diminuito in misura drammatica, quasi abbandonato, consegnando di fatto il segmento di mercato, con relativi passeggeri, ai competitors europei;
- la direttrice Boston è stata cancellata a partire dal 12 settembre fino al prossimo mese di marzo 2021, seppur in presenza di un load factor non disprezzabile e senza aver esplorato la possibilità di nuovi contratti nel mercato del trasporto merci;
- il volo per New York, da Roma Fiumicino, ha drasticamente diminuito le frequenze;
- la direttrice Toronto, pur in assenza di restrizioni imposte dal Canada assimilabili a quelle previste dal Governo U.S.A., non è più stata aperta lasciando anche in questo caso i passeggeri ai competitors, AirFrance e KLM;

- si è prodotta una riduzione drastica sul medio raggio, che segna una diminuzione di circa 2000 ore nel confronto tra il volo programmato ad ottobre rispetto a quello del precedente mese di settembre;
- è stata ridotta la frequenza dei voli su Tirana, i cui passeggeri potevano alimentare il fattore di riempimento sui voli di lungo raggio;
- è stata **azzerata** l'attività da Milano Malpensa;
- si è proceduto ad una diminuzione complessiva di voli giornalieri, passando dai circa 250 di luglio/agosto, ai circa 220 al giorno del prossimo mese di ottobre.
- si è registrato uno scarso presidio su molti aeroporti italiani che hanno invece registrato un considerevole volume di traffico passeggeri che, unitamente all'esiguità delle frequenze, ha inoltre consentito il posizionamento e il presidio sugli scali italiani dei "vecchi" e "nuovi competitor".

Ragionamento ulteriore, rispetto alla gestione degli ultimi mesi, merita il segmento CARGO.

Le OO.SS. hanno esortato l'azienda a percorrere tutte le possibilità di business. La considerazione del fatto che il 90 % delle merci, in tempi pre-Covid, viaggiava nelle stive dei voli passeggeri ha reso naturale l'esplorazione di un settore prima mai davvero battuto da Alitalia.

Ad una diminuita domanda di voli passeggeri è corrisposta, infatti, una maggiore richiesta di voli merci.

A maggior riprova della bontà dell'intuizione, va sottolineato che l'E-commerce non si è mai fermato: semmai la crescita è stata esponenziale, con conseguente aumento della necessità di voli che trasportassero merci.

La gestione Commissariale, quindi, sposando le direttive EASA previste per l'effettuazione di attività cargo su aeromobili passeggeri ha inizialmente, dopo il proprio insediamento, richiesto le dovute autorizzazione ad ENAC per la trasformazione di alcuni aeromobili, per compiere i necessari lavori di trasformazione e l'addestramento del Personale Navigante.

Non soltanto però l'attività Cargo ha assunto volumi "residuali", ma anzi sembra essere dimenticata al punto tale che, incredibile, uno degli a/m appena trasformati è stato posto in prossima dismissione.

Da un punto di vista operativo, poi, si registra un eccessivo uso della Cassa integrazione guadagni straordinaria, il ricorso alla quale è forse ritenuto più conveniente rispetto all'impiego degli equipaggi, generando così la paradossale difficoltà operativa dovuta alla mancanza di risorse.

Rispetto, inoltre, all'apparato tecnico della manutenzione si potrebbero fare interventi di formazione del personale, vista la contingenza. Sta accadendo questo? La risposta è pleonastica.

Il quadro che questi dati restituiscono può decisamente destare il nostro stupore.

Abbiamo sempre sostenuto come fosse indispensabile, onde consentire alla *NewCo* di poter "spiccare il volo", che le attività dell'azienda adesso in amministrazione straordinaria, dalla quale si rileverà il testimone industriale, predisponessero la possibilità per la nascente azienda di intercettare le opportunità del mercato, quando questo fosse ripartito.

La contrazione operativa alla quale stiamo assistendo, va in questa direzione? Crediamo purtroppo che questa situazione, da noi più volte segnalata, pur non avendo avuto la possibilità di essere ricevuti dal Commissario straordinario o dal direttore generale, nonostante le ripetute richieste, non consenta una "**partenza lanciata**" quanto piuttosto consegna alla *NewCo*, che vedrà la luce tra pochi giorni, una "**partenza zavorrata**" che aumenterà ulteriormente il tasso di difficoltà di una *mission* industriale già estremamente complessa.

Questa situazione ricorda la battaglia di Waterloo. Dopo l'ultimo scontro, cruento, gli eserciti sconfitti distruggevano tutto durante la propria ritirata, evitando che il futuro potesse riservare una "rinascita".

Non permetteremo uno scenario di questo tipo!

Roma, 18 settembre 2020

Segreterie Nazionali

FILT CGIL – FIT CISL – UILT – UGL T.A.