

## Alitalia: ma non sarà che “qualche cosa” non funziona?

lunedì 27 luglio 2009

Â Dichiarazione di Fabrizio Tomaselli - coordinatore nazionale SdL Intercategoriale

Almeno da oltre un anno, cioè da molto prima della nascita della nuova Alitalia, affermiamo che la questione centrale per poter rilanciare una compagnia aerea è comprendere i meccanismi del trasporto aereo, costruire un piano industriale compatibile con le condizioni economiche, con quelle del mercato nazionale ed internazionale e, aggiungiamo noi, con quelle sociali ed occupazionali. Tutto ciò non è stato fatto ed è emerso invece.

- Un assetto della Compagnia aerea che vede una riduzione nel medio raggio (Italia-Europa-Medio Oriente) in parte compensata dalle sinergie messe in atto tra Alitalia ed AirOne, ed una fortissima riduzione dei voli intercontinentali. Invece di aumentare l'attività nel settore Intercontinentale dove maggiore è la redditività e minore la concorrenza, si è scelto di depotenziarlo al massimo e privilegiare il Medio Raggio, soggetto alla concorrenza non solo dei grandi e dei medi vettori, ma anche delle agguerritissime e poco regolate low cost: a nostro avviso un vero suicidio industriale. Un errore questo, oppure si pensava veramente che Air France, con la sua enorme flotta di aerei intercontinentali, ci avrebbe regalato qualche cosa, oltre ai parcheggi per gli aerei Alitalia a Parigi per portargli passeggeri che usufruiscono poi dei voli intercontinentali Air France?

- Una politica delle alleanze che non c'è stata. Air France non è un alleato, ma uno dei proprietari che al tempo stesso ha una società che per gran parte delle attività è concorrente. Ciò ha prodotto un ripiegamento delle nostre potenzialità, senza riuscire a sfruttare le capacità e le possibilità offerte da un alleato forte. Anche la questione Milano/Roma ha prodotto il peggiore dei risultati. Si sta regalando il mercato del Nord ai tedeschi e non si è sviluppato neanche il nodo intercontinentale di Roma. Cosa diversa sarebbe stata un'alleanza (con Air France, con Lufthansa o con altro importante vettore) con l'impegno di sviluppare uno dei due grandi aeroporti italiani e/o decidendo preventivamente le destinazioni sulle quali Alitalia avrebbe avuto un contributo di passeggeri anche dall'alleato. Così si stanno invece regalando passeggeri che volano intercontinentale da una parte ai tedeschi (Lombardia e nord) e dall'altra ai francesi (gran parte del centro sud e parte del nord).

- Infine, la politica delle cosiddette risorse umane, cioè quelle che continuano a lavorare in un clima di terrore, portate alla cassa integrazione ed anticipatamente alla pensione, quelle in cassa integrazione e successivamente disoccupate e quelle licenziate direttamente (i precari), ha prodotto un clima di assoluta demotivazione, la perdita di quella professionalità diffusa che era stata alla base della vita e della sopravvivenza di Alitalia e un sistema senza recettori nervosi, che non sta reagendo perché privo di indicazioni concrete e di buon senso, e in quanto tale, non condivisibile.

Tutto ciò è incomprensibile e, se risultassero vere le indiscrezioni su un buco di bilancio di quasi 500 milioni a fine anno, non ci stupiremmo che risultassero plausibili anche le voci su forti contrasti all'interno dei proprietari di Alitalia e tra il top management.

Quanto ad Air France, questo potrebbe essere il suo più grosso affare degli ultimi anni: auspichiamo perché il management e la proprietà di questa grande compagnia, sappiano valutare bene come meglio intervenire, evitando la grande abbuffata e pensando al futuro che è fatto di un mercato, quello italiano, ancora molto ricco e di lavoratori che, se motivati, sanno far molto bene il loro lavoro.

Il quadro generale relativo ad Alitalia sta rapidamente cambiando, che nessuno faccia finta di nulla.

Roma, 27 luglio 2009