



A tutti i candidati Premier nelle prossime elezioni politiche nazionali  
A tutti i candidati Governatori regioni Lazio e Lombardia

A tutti i Segretari e Responsabili economici e dei trasporti dei Partiti

**Oggetto: Le bugie su Alitalia e sul Trasporto Aereo. Ecco il vero salasso ai contribuenti. Prendiamo esempio da Enrico Mattei!**

Premessa: nel 1945 Enrico Mattei fu nominato Commissario Liquidatore dell'AGIP dall'allora Governo Bonomi con il preciso incarico di chiudere l'ente che gestiva la ricerca del petrolio in Italia. Non solo Enrico Mattei non fece quello che gli avevano ordinato, ma rilanciò l'AGIP arrivando a fondare nel 1953 l'ENI e ponendo le basi della politica energetica del nostro paese che ha poi garantito lo sviluppo degli anni successivi.

Verrebbe da chiedersi cosa avrebbe mai fatto Mattei se avesse avuto a che fare con l'attuale Governo italiano, che ha sostenuto con foga ideologica la svendita di Alitalia al grido "mai più soldi pubblici per la Compagnia".

Questa affermazione è una delle più colossali balle della storia repubblicana: il costo enorme scaricato sulle spalle dei contribuenti, al contrario, è quello causato prima dall'aver abbandonato una forte e chiara politica industriale pubblica con la chiusura dell'IRI e poi dall'aver garantito e supportato con tutti i mezzi la privatizzazione e i piani industriali fallimentari di Alitalia dal 2008 in poi.

Ci si dovrebbe chiedere oltretutto come sia stato possibile che solo la bocciatura da parte dei lavoratori del pseudo piano industriale dell'anno scorso abbia aperto il vaso di pandora degli errori madornali di gestione

Proviamo a spiegarne i motivi, basandoci sui dati pubblicati dagli annuari dell'ENAC e sugli studi in corso da parte del Professor Ugo Arrigo dell'Università della Bicocca.

- Dal 2007 al 2017 in Italia il traffico passeggeri del Trasporto Aereo è aumentato di 40 milioni (più 29%) arrivando a quota 175 milioni.
- Negli stessi 10 anni i vettori italiani (*Alitalia, Airone, Meridiana, Windjet, etc.*), a causa di fallimenti, ristrutturazioni, accorpamenti a perdere, si sono dimezzati e hanno perso oltre 18 milioni di passeggeri, arrivando a coprire solo il 17,5% del traffico totale.
- Se i vettori nostrani nel 2017 avessero anche solo mantenuto la loro quota di mercato del 2007 (circa il 35%) nel 2017 avrebbero potuto trasportare 60 milioni di passeggeri.
- In ogni caso, nel 2016, delle 100 compagnie che hanno trasportato più di 50.000 passeggeri annui in Italia, 94 sono di proprietà straniera con una quota di mercato di 135 milioni di passeggeri (poco meno dell'83%).

Quindi in Italia si vola di più ma non più con vettori nazionali: niente di male, afferma questo Governo, basta che i collegamenti siano assicurati. Siamo sicuri che sia proprio così?

**Unione Sindacale di Base – Lavoro Privato – Trasporto Aereo**

Sede: Via dell'Aeroporto, 129 – 00175 Roma Tel 06 59640004 - Fax 06 54070448 – Mail: [lavoroprivato@usb.it](mailto:lavoroprivato@usb.it) – sito web [www.usb.it](http://www.usb.it)  
Trasporto Aereo: Via e. Berlinguer, 25 – 00054 Fiumicino (RM) - Tel 06 6506958 – Fax 06 6505659 – Mail: [trasportoaereo.trasporti@usb.it](mailto:trasportoaereo.trasporti@usb.it)





- Nello stesso periodo preso in considerazione, non è stato registrato alcun incremento di traffico da parte dei vettori tradizionali stranieri (*AirFrance, Lufthansa, British, etc*), i quali in Italia hanno soltanto alimentato le direttrici più remunerative, come quelle verso le destinazioni intercontinentali, tramite i loro rispettivi HUB e non direttamente dall'Italia .
- Al loro posto, i vettori low cost, dei quali nessuno italiano dal fallimento di Windjet nel 2013, non solo hanno assorbito tutta la perdita del traffico lasciato "per terra" dai malconci vettori italiani, ma hanno garantito, da soli, l'intero incremento, arrivando a far viaggiare più di 81 milioni di passeggeri, pari ad una quota del 50% complessivo (nel 2007 era alla metà).
- Siamo certi che i collegamenti interni e quelli da e per il nostro paese siano assicurati da questo tipo di vettori low cost con continuità e senza interruzioni o disservizi come quelli riscontrati ultimamente con Ryanair?

Di nuovo, in Italia si vola di più ma il combinato disposto della distruzione dei vettori nazionali e il mancato incremento di quello di vettori tradizionali, specie sulle direttrici intercontinentali, produce una serie di effetti nefasti con un conto salatissimo per i contribuenti:

- a) il solo danno erariale per lo Stato per i mancati introiti fiscali (contributi sociali e imposte dirette sulla massa salariale e sui redditi societari) si può quantificare in almeno 600 milioni l'anno limitatamente alla sola Alitalia, per un totale di **6 miliardi**; questa cifra si può moltiplicare per una volta e mezza, dunque circa **9 miliardi**, per l'insieme di quelli che furono una volta i vettori nazionali;
- b) l'eccessivo spezzettamento del mercato, nel quale ognuno applica a proprio piacimento regimi fiscali e contrattuali talmente diversificati da creare condizioni di concorrenza sleale, ha prodotto migliaia di licenziamenti con un costo di sostegno al reddito, attraverso l'adozione di ammortizzatori sociali, superiore ai **3,5 miliardi**;
- c) il peggioramento (o il mancato miglioramento) dei collegamenti da e per l'Italia, con minori voli intercontinentali e quindi di accessibilità del nostro Paese per i flussi turistici e di business, ha prodotto un divario di fatturato del turismo estero che affluisce per via aerea rispetto a un Paese concorrente come la Spagna ormai prossimo ai **50 miliardi** l'anno con un danno di mancata tassazione non inferiore ai **10 miliardi**.

Il risultato è che i contribuenti hanno davvero subito un salasso diretto non inferiore ai **12,5 miliardi** ai quali va aggiunto una perdita di decine di miliardi di PIL turistico rispetto altri paesi mediterranei.

Ma questa perdita deriva esattamente da motivi opposti a quelli che il Governo sbandiera per giustificare l'ennesima svendita industriale in Italia, dopo aver ridotto il Gruppo Meridiana al lumicino, svenduto e distrutto altri processi come la manutenzione aeronautica (vedi AMS), l'information technology e altri processi.

**La perdita per il contribuente è stata determinata proprio dalle politiche industriali sbagliate che hanno penalizzato il trasporto aereo italiano e determinato poi la svendita di asset industriali fondamentali per lo sviluppo del paese.**

Non abbiamo considerato nel conteggio le somme erogate alle low cost da parte degli enti locali per la politica di "co-marketing" che è oggetto in alcuni casi di indagini da parte della magistratura.

Continuare a profetizzare la vendita di quello che rimane dell'ex compagnia di bandiera a chi la utilizzerà come ancella per i propri interessi, colpirà nuovamente e pesantemente i lavoratori e non porterà un centesimo in tasca in più né ai contribuenti, né al Paese, sui quali ricadranno ancora una volta i costi sociali derivanti da altre migliaia di licenziamenti.

Unione Sindacale di Base – Lavoro Privato – Trasporto Aereo

Sede: Via dell'Aeroporto, 129 – 00175 Roma Tel 06 59640004 - Fax 06 54070448 – Mail: [lavoroprivato@usb.it](mailto:lavoroprivato@usb.it) – sito web [www.usb.it](http://www.usb.it)  
Trasporto Aereo: Via e. Berlinguer, 25 – 00054 Fiumicino (RM) - Tel 06 6506958 – Fax 06 6505659 – Mail: [trasportoaereo.trasporti@usb.it](mailto:trasportoaereo.trasporti@usb.it)





Non solo si dovrebbe considerare come altri Paesi non permettano tutto questo, ma i si dovrebbe invece chiedere, come sia stato possibile che la vittoria del NO al referendum in Alitalia dell'aprile scorso, non solo abbia fermato l'ennesimo Piano industriale "lacrime e sangue del tutto inutile, ma fatto emergere gli errori madornali di gestione che pesavano per più di 400 milioni di euro l'anno!

La battaglia dei lavoratori Alitalia per evitare l'ennesimo colpo di mano non ha come obiettivo soltanto la tutela dell'occupazione e dei i salari, dato che il costo del lavoro è ben inferiore a quello dei diretti concorrenti. L'iniziativa dei lavoratori si prefigge prioritariamente lo scopo di far ritornare questo settore ad essere uno dei principali volani dello sviluppo del paese e non più essere quel pozzo senza fine che ha divorato in 10 anni più di 10.000 posti di lavoro e dissipato miliardi di soldi pubblici.

Per questo è anche la stessa battaglia di chi chiede di riavere il lavoro perduto, di chi pretende regole e contratti uguali per tutti gli operatori del settore, di chi vuole ricostruire un polo manutentivo nazionale e di chi pretende che si fermi il dumping degli appalti e subappalti, compreso l'ingresso delle cooperative negli aeroporti chiesto a gran voce proprio -guarda caso- da Ryanair.

Per ultimo, da segnalare la privatizzazione dell'Enav, Ente Nazionale Assistenza al Volo, unico caso in Europa.

E' la richiesta di chi si batte ogni giorno da anni con Governi che, uno dopo l'altro, non hanno fatto che voltarsi dall'altra parte, se non appoggiare apertamente piani fallimentari e piani di migliaia di licenziamenti:

- **La nazionalizzazione di Alitalia, lo stop alla privatizzazione dell'Enav e l'avvio della riflessione su un'unica authority aeroportuale in mano pubbliche;**
- **Il rilancio del sistema di manutenzione aeronautico nazionale;**
- **Un sistema di regole unico valido e applicabile per tutti gli operatori presenti in Italia e il blocco del dumping causato dalla politica degli appalti e sub appalti.**
- **Il riequilibrio della catena del valore tra chi detiene le royalties aeroportuali (quasi tutti privati) e chi gestisce la manodopera.**

**Queste sono le nostre richieste che da tre anni giacciono inascoltate.**

**Enrico Mattei non ha fatto quello che gli avevano ordinato di fare, ma la storia gli ha dato ampiamente ragione.**

**Perché per una volta non dare questa chance anche a chi sogna un trasporto aereo diverso?**

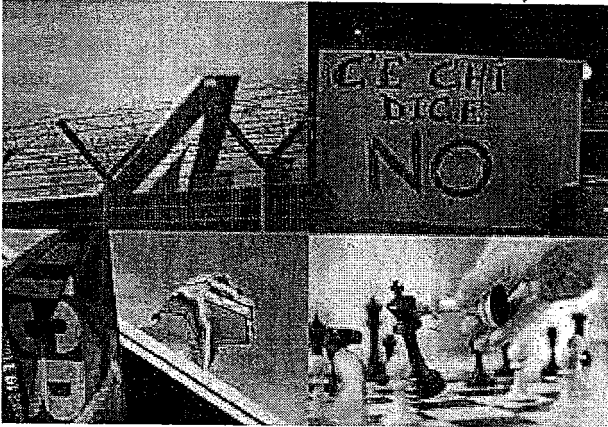
**Anche su questo tema le forze politiche saranno giudicate nelle prossime elezioni di marzo.**

Roma, 12 febbraio 2018





## ALITALIA: SCACCO ALLA CRISI E RILANCIO IN 10 MOSSE



Nazionale, 02/05/2017

**Intervento dello Stato sino alla nazionalizzazione, regole uguali per tutti i vettori aerei e un serio piano di sviluppo.**

Siamo arrivati ad un altro commissariamento di Alitalia e qualcuno già grida al fallimento. Lo sviluppo di Alitalia, con 120 aerei, 23 milioni di passeggeri e 2,7 miliardi di fatturato diretto a cui sommare circa 600 milioni di indiretto, sarebbe già di per se sostenibile se non fosse per i costi generali esagerati e colpevolmente fuori controllo soprattutto negli ultimi 8 anni di gestione dei privati.

Noi vorremmo dimostrare con semplici e logici ragionamenti che l'eventuale liquidazione dell'azienda sarebbe una decisione politica sbagliata dal punto di vista sociale, politico ed industriale e addirittura non conveniente neanche economicamente. Il superamento della crisi e il rilancio sono possibili e comportano soprattutto una decisione politica importante, ma assolutamente logica e vincente.

**1. Primo presupposto, l'intervento dello Stato, sino alla nazionalizzazione**: il fallimento totale o parziale comporterebbe un costo per lo Stato di oltre 2 miliardi di euro tra ammortizzatori sociali, contributi pensionistici, spese per l'amministrazione straordinaria e perdita scontata dei 500 milioni dell'attuale prestito. Inoltre la liquidazione comporterebbe una perdita per mancate entrate fiscali per i prossimi anni e decenni, costi sociali inimmaginabili e una crisi occupazionale che nel Lazio sarebbe disastrosa. Un investimento pari a meno del doppio dei costi conseguenti la liquidazione, cioè 4 miliardi in tre anni, così come indicato da alcuni esperti del settore, porterebbe al rilancio della compagnia e ad un ritorno, anche economico, all'investitore, cioè in questo caso allo Stato. Da specificare inoltre che l'intervento diretto dello Stato, come anche la nazionalizzazione che è costituzionalmente prevista, sono possibili sia economicamente, sia giuridicamente: si tratta soltanto di una decisione politica che oggi sembra negata da presupposti ideologici sostenuti da alcuni esponenti del governo e da gran parte delle forze politiche. Non ci sono leggi nazionali o regole europee che vietino l'intervento dello Stato, se finalizzato al rilancio industriale di Alitalia. Coloro che sostengono la tesi dell'impossibilità della nazionalizzazione si nascondono dietro questi alibi: in realtà tutelano soltanto un sistema economico che sta portando l'Italia ad una deindustrializzazione spaventosa.

**2. Secondo presupposto, regole uguali per tutti i vettori aerei**: lo abbiamo detto e lo ribadiamo, i finanziamenti ed i particolari riguardi del pubblico e delle istituzioni nei confronti delle low-cost, prima fra tutte Ryanair, devono cessare. Basta con le sovvenzioni pubbliche elargite da enti locali e da aziende di gestione aeroportuale alle low-cost per far atterrare aerei, spesso neanche pieni, nei propri aeroporti, distorcendo così la concorrenza tra vettori aerei e a danno di Alitalia e Meridiana. Basta all'applicazione di tassazioni straniere più favorevoli. Non è più sopportabile che non si applichino i contratti di lavoro italiani e lo statuto dei lavoratori, che non si rispettino le regole del sistema sanitario e di quello pensionistico, ecc. Questi provvedimenti, come fatto in tanti paesi europei, si possono assumere in pochi giorni in parlamento, eliminando così quel dumping sociale e quella distorsione della concorrenza che sta producendo effetti nefasti per l'intero settore.

**3. Un piano industriale concreto, costruito e gestito da esperti del settore**: esperti VERI e non politici che si travestono da specialisti o i soliti professori da video asserviti ai partiti. Esperti veri che poi dovrebbero costituire l'ossatura del nuovo management aziendale. Sino ad oggi si sono avvicendati vertici assolutamente inadeguati sotto ogni punto di vista e una dirigenza che per il ¾ dovrebbe essere immediatamente mandata a casa con ignominia. Tra l'altro questo snellimento e cambio radicale porterebbe anche a forti risparmi.

4. **Un piano industriale basato sulla rete intercontinentale**: con l'acquisizione (leasing e in misura minore acquisto) di aerei di lungo raggio con i quali disegnare una rete complessiva che porti direttamente passeggeri e turisti da e per l'Italia. Voli intercontinentali, quindi, che producono ancora redditività, e non una incomprensibile insistenza ad operare sui voli di corto/medio raggio che produce una impossibile competizione con le low-cost, almeno sino a quando le regole non siano uguali per tutti i vettori aerei. Costruire rapidamente una rete che raggiunga le principali capitali e città di tutti i continenti, dall'Australia alla Cina, dal Giappone al Sudafrica, dal Sud America agli Stati Uniti e al Canada. Uno sviluppo della flotta intercontinentale che nell'arco di massimo 24 mesi dovrebbe portare al raddoppio degli aerei di lungo raggio e ad una eventuale e temporanea riduzione di quelli di corto/medio raggio per abbassare i costi di leasing e per non continuare nella suicida volontà di competere con le low-cost.
5. **Cancellare accordi di mercato e contratti di leasing insopportabili**: per riacquisire autonomia dal punto di vista strategico ed economico. Accordi come quello con Air France che impedisce ancora oggi ad Alitalia di aprire nuovi voli su alcune direttrici sono inaccettabili. Contratti di leasing sugli aeromobili come quelli attuali sono assolutamente da eliminare. Acquisti del carburante che sembrano essere non certo convenienti. Tutto ciò è da correggere, se possibile attraverso una ricontrattazione o in caso contrario, con decisioni unilaterali sorrette politicamente.
6. **Una politica commerciale seria e gestita da soggetti competenti**: molte volte in questi anni si sono privilegiati piani commerciali appaltati a società specializzate che hanno prodotto più danni che vantaggi. Esistono invece esperti e soprattutto capacità interne alle quali affidare il compito di ristrutturare l'intera commercializzazione dei prodotti aziendali, con risultati che potrebbero essere molto migliori e con costi assolutamente più bassi.
7. **Una seria politica delle alleanze**: che non veda Alitalia menomata o semplice comparsa, ma che valorizzi il mercato italiano non come ricco bacino di passeggeri da sfruttare e da far trasportare dalle grandi compagnie, ma come industria del trasporto aereo italiano che può e deve accompagnare lo sviluppo turistico e commerciale dell'intero paese. Per realizzare ciò è evidente che la flotta di lungo raggio deve essere ampia e coprire una rete intercontinentale importante. Che l'alleato rimanga Ethiad o altra grande Compagnia, deve essere definita una gestione indipendente di Alitalia. Inoltre, da sottolineare, rimaniamo convinti che un'alleanza convincente e vincente non possa essere fatta con un vettore europeo perché si entrerebbe nuovamente in competizione sui voli intercontinentali che sono quelli a forte redditività. Infatti Air France, Lufthansa e British Airways, gli unici grandi vettori aerei europei con una forte flotta di lungo raggio, non avrebbero alcun interesse a far sviluppare i voli intercontinentali di Alitalia e quindi a prevedere uno sviluppo della nostra compagnia. Solo un accordo chiaro e politico tra stati potrebbe avviare a questa condizione negativa: accordo che, è bene chiarirlo, non si è mai verificato nelle passate esperienze.
8. **Aprire ad altre capacità ed esperienze italiane**: in un paese che ha estremo bisogno di fare sistema per competere adeguatamente in ambito internazionale. Si pensi a come con una collaborazione stretta con Ferrovie dello Stato sia possibile costruire una rete di mobilità che preveda l'utilizzo treno/aereo per raggiungere e coprire l'intera penisola italiana o all'utilizzo dei 14.000 uffici delle Poste Italiane per la promozione e la commercializzazione di Alitalia. Tali partecipazioni, come altre con le quali stringere alleanze e partnership (vedi Leonardo Finmeccanica, ENI, ecc...), potrebbero comportare anche interventi di carattere economico nel capitale Alitalia, così come già proposto anche da alcune istituzioni locali.
9. **Una politica del lavoro sana e corretta**: serve ai lavoratori che da decenni vivono nell'incertezza e serve all'azienda se vuole fare del personale uno dei punti di forza sui quali costruire lo sviluppo. Le professionalità e le capacità tra i lavoratori ci sono e possono essere riattivate positivamente soltanto in presenza di una politica del lavoro e contrattuale che non mortifichi le aspettative, le esigenze ed i diritti e che invece faccia sentire tutti, in modo trasparente e senza equivocare sui ruoli, parte del progetto pubblico di rilancio della compagnia. Una politica del lavoro che deve altresì chiarire la reale rappresentanza sindacale nel Gruppo Alitalia, ripulire la gestione da clientelismo sindacale e dannose connivenze, rendere trasparente il ruolo delle forze sindacali anche attraverso una rappresentanza finalmente eletta dai lavoratori.
10. **Fuori i partiti dalla gestione dell'azienda**: proprio se controllata dallo Stato e di proprietà pubblica, la gestione dei partiti, quella dell'intrusione, della ricerca del potere e del consenso a qualsiasi costo, quella del clientelismo, deve essere tenuta fuori dall'Alitalia. Questa è la gestione del potere che tanti danni ha fatto in passato in quest'azienda e in molte altre. Cosa diversa è la politica come servizio e come gestione della cosa pubblica che deve tornare ad essere protagonista, a cominciare dalla scelta dell'intervento pubblico nell'economia.

10 punti, 10 passaggi impegnativi e necessari che potrebbero in breve tempo far emergere Alitalia dalla crisi, rimetterla in pista e farla decollare nuovamente.



Un forte sviluppo che darebbe ancor più vigore all'intero settore del trasporto aereo, allo sviluppo del turismo nell'intero paese, all'occupazione e ad un'immagine Italia/Alitalia da esportare nuovamente in tutto il mondo.

Non ci sono impedimenti giuridici, i soldi ci sono ed è giusto investirli in progetti produttivi, visto anche che ne sono stati impegnati 20 per le banche: ci vuole esclusivamente la volontà politica di assumere un ruolo determinante del pubblico e dello stato in economia, in Alitalia come all'ILVA, come in tante altre realtà industriali in crisi o strategiche per l'Italia.

Questa è l'unica strada per valorizzare le capacità e le professionalità che si esprimono ogni giorno nel paese, per uscire dalla crisi e per rilanciare l'economia.

2 Maggio 2017

**Unione Sindacale di Base**

---

USB Unione Sindacale di Base - Confederazione Nazionale  
via dell'Aeroporto 129 - 00175 - ROMA - Tel: 06.59640004 - Fax: 06.54070448 - [usb@usb.it](mailto:usb@usb.it)



CONTO ECONOMICO ALITALIA 2016			
	Con costi effettivi	Con costi efficienti	Differenze assolute
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	3.096	3.096	
<b>COSTI OPERATIVI</b>			
<i>Carburante</i>	693	551	-142
<i>Personale</i>	685	685	0
<i>Servizi aeroportuali</i>	383	324	-59
<i>Leasing</i>	321	235	-86
<i>Manutenzioni</i>	287	241	-46
<i>Servizi assistenza al volo</i>	260	260	0
<i>Costi commerc. e altri costi op.</i>	643	518	-125
<i>Ammortamenti</i>	161	161	0
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI</b>	3.433	2.975	-458
<b>EBIT</b>	-337	121	458



### Prospetto dati traffico Italia

Generale	2007
Movimenti	1.532.987
Passengeri	135.308.151

2010	Delta 10/07	Delta %
1.433.211	-99.776	-6,51
138.909.695	3.601.544	2,66

2016	Delta 16/07	Delta %
1.469.000	-63.987	-4,17
164.368.000	29.059.849	21,48

Ripartizione traffico	2007	Totale traffico	%ale
Vettori Tradizionali	100.437.651	74,23	
Vettori Low Cost	34.870.500	25,77	
(di cui nazionale)	8.911.076	15,77	

2010	Totale traffico	%ale
88.106.507	63,43	
50.803.188	36,57	
18.469.673	30,99	

2016	Totale traffico	%ale	Delta 16/07 Traffico
83.080.386	50,50	-17.357.265	
81.287.723	49,50	46.417.223	
31.111.912	51,60		

Vettori	2007	AA/MM	PAX
Flotta			
Gruppo Alitalia	176	25.529.963	
Gruppo Airone	53	7.501.531	
Gruppo MeridianaFly	41	7.006.363	
Windjet	11	1.918.864	
Livngstone	6	1.017.315	
Myair	8	1.456.428	
Blue Panorama	10	1.200.000	
Neos	6	857.682	
AirDolomiti	19	48.081	
Mistralair	0	0	
<b>Totale</b>	<b>330</b>	<b>46.536.227</b>	

2016	AA/MM	PAX
120	23.106.354	
0	0	
12	2.627.654	
0	0	
0	0	
0	0	
0	0	
0	0	
11	1.210.902	
8	1.056.137	
11	782.566	
7	374.094	
<b>169</b>	<b>29.157.707</b>	

Delta	AA/MM	PAX	Delta %
-56	-2.423.609	-9,49	
-53	-7.501.531	-100,00	
-29	-4.378.709	-62,50	
-11	-1.918.864	-100,00	
-6	-1.017.315	-100,00	
-8	-1.456.428	-100,00	
1	10.902	0,91	
2	198.455	23,14	
-8	734.485	1527,60	
7	374.094		
<b>-161</b>	<b>-17.378.520</b>	<b>-37,34</b>	

Quota %ale traffico TA Italia **34,39**

**17,74**

