

Università di Roma «La Sapienza»

Sociologia dei mercati del lavoro e relazioni industriali

Proff. Pietro Ichino e Lucia Valente

Lezione 7 (capitolo III)

Il caso Alitalia

- Il rifiuto dell'imprenditore straniero (2008)**
- La scelta dello Stato-imprenditore (2017-2021)**

Le delizie del regime monopolistico

- **5 maggio 1947** – Decolla da Torino per Roma e Catania il primo volo di **Alitalia s.p.a.** (a partecipazione statale)
- Da allora per un quarantennio la compagnia opera in **regime di sostanziale monopolio** sulle rotte nazionali...
- ... beneficiando di una **cospicua rendita**, che può essere suddivisa tra lauti dividendi per l'IRI e lauti trattamenti per i dipendenti



La liberalizzazione dei voli e la fine della festa

- A cavallo tra gli anni '80 e i '90, in ritardo di un decennio sugli U.S.A., anche in Europa il trasporto aereo viene aperto a un **regime di piena concorrenza**



- Entrano nel mercato le **compagnie low cost**
- Con la fine del monopolio sulle rotte domestiche e il crollo dei prezzi su quelle internazionali, **incomincia la crisi di Alitalia**

Una crisi lunga trent'anni

- **Concentrazione delle compagnie**: i vettori aerei che non riescono a ristrutturarsi vengono assorbiti da quelli più forti (è il caso di Swissair, Sabena, Itavia e numerose altre)
- **Alitalia**, essendo protetta dallo Stato (che ne copre sistematicamente il deficit), **sopravvive in perdita**
- Fino al 2008 il personale respingerà tutti i **piani aziendali mirati ad allineare i costi** rispetto alle altre compagnie maggiori



Aerei, scioperi e malattie: a terra 28 mila utenti

La Procura apre un'inchiesta sulle assenze di hostess e steward. Il ministro Sirchia: «Medici di famiglia, nessuna responsabilità»



Passeggeri a terra per il quarto giorno consecutivo (Ansa)

MILANO - Anche quella di oggi è stata una **giornata da dimenticare** per il trasporto aereo. Oltre agli **scioperi** e alle «**malattie**» degli assistenti di volo, Alitalia oggi ha dovuto far fronte anche alla magistratura, che ha deciso di aprire un'**inchiesta**.

SCIOPERO - Mentre centinaia di assistenti di volo Alitalia continuavano ad accusare malesseri, quelli «sani» oggi hanno incrociato le braccia per

La battaglia
contro
la riduzione
a 5 degli
assistenti
in cabina

3 giugno 2003 - La manifestazione più clamorosa del rifiuto dei piani di risanamento aziendale da parte del personale: 800 assistenti di volo all'improvviso «malati» (per eludere la disciplina dello sciopero)

La «privatizzazione» della compagnia

- **Febbraio 2008** – Il Governo Prodi (min. economia Padoa Schioppa) ha individuato come possibili acquirenti **Lufthansa** ed **Air France-KLM**, ma l'offerta migliore è di quest'ultima
- Si apre un **tavolo di trattativa** tra AF-KLM, con l'AD Jean-Cyril Spinetta, e i sindacati di Alitalia
- Il piano di AF-KLM prevede **l'accollo di debiti per 1,5 mld** e l'investimento di **un altro mld**, ma anche una **riduzione del personale di volo del 10%**



Sindacato, destra e sinistra difendono l'«italianità» di Alitalia

- **Marzo 2008** – Il negoziato tra Air France-KLM e sindacati fallisce, perché questi rifiutano il piano industriale proposto



- Contribuisce al fallimento del negoziato coi franco-olandesi una **forte campagna di Silvio Berlusconi**, leader dell'opposizione di Centro-Destra, che fa appello agli imprenditori italiani perché si candidino loro ...

- ... cui fa sponda **l'ala sinistra della maggioranza** di centro-sinistra, col min. dei trasporti A. Bianchi →



Il ministro dei Trasporti: tra pochi giorni si chiuderà la fase due

Bianchi: "Abbiamo lavorato per l'italianità di Alitalia"

CATANIA — «Per la fase due nella cessione dell'Alitalia ormai è questione di giorni. Così sapremo se ragioneremo con tre richiedenti, con due o con uno. Io spero tutti e tre». E' ottimista il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, che parla di Alitalia da Catania, dove è arrivato per inaugurare la nuova aerostazione. «All'apertura della terza fase - ha spiegato Bianchi - quella del piano industriale definitivo, il governo chiederà che siano precisati i requisiti che riguardano il prezzo, la consistenza della flotta, il progetto di linee e il personale. Noi comunque - ha precisato Bianchi - abbiamo lavorato perché Alitalia mantenga la sua italianità e ci auguriamo che si trovi una soluzione che garantisca al Paese di avere una compagnia di riferimento». Poi un passaggio sui contratti: «Quello del personale di terra è stato chiuso, mentre quello del personale di volo non sarà così difficile da con-



Alessandro Bianchi

La cordata dei «capitani coraggiosi»

- **Aprile 2008** – Il Centro-Destra di Berlusconi vince le elezioni
- Il nuovo premier rinnova l'**appello alle grandi imprese** italiane perché si associno per rilevare Alitalia
- Si forma la nuova **«cordata»** c.d. dei **«capitani coraggiosi»** guidata da Roberto Colaninno → (Piaggio) cui partecipano diversi altri grandi imprenditori italiani...
- ... dei quali però **nessuno ha mai fatto volare un aereo!**



L'infelice battuta di un segretario confederale



All'apertura del tavolo negoziale sul piano industriale presentato dalla Compagnia Aerea Italiana uno dei tre leader sindacali dichiara alla stampa:

«Finalmente abbiamo dall'altra parte del tavolo una controparte che parla italiano!»

Dal 2008 al 2014 questa «preferenza» costerà al contribuente italiano **4,1 mld**



I paradossi della «difesa dell'italianità» dell'impresa

- Il nuovo imprenditore **se lo sono scelto i lavoratori**
- Gli stessi sindacati che **hanno bocciato Air France-KLM** e il suo piano industriale a marzo ...
- ... **a giugno approvano il piano dei «capitani coraggiosi»**, che, col consenso fattivo del Governo, prevede:
 - la creazione di una **«bad company»**, dove concentrare tutte le passività e le eccedenze di personale, collocate in Cigs
 - la cessione della **flotta**, degli **slot** aeroportuali e del **personale** attivo alla nuova società, Compagnia Aerea Italiana
 - **deroga alla normativa antitrust** sulle rotte nazionali

La vera ragione della scelta

- La C.A.I. è di fatto «garantita» dallo Stato, che assicura **privilegi monopolistici** sulle rotte d'oro Milano-Roma e Torino-Roma e sostegno in varie forme

- Ne pagano il prezzo i viaggiatori, cui il biglietto Mi-Rm e To-Rm costa 300 euro: **3 o 4 volte più del prezzo di mercato**



I prezzi dei voli Air Albania per Tirana

- Il favore dei politici per la «soluzione italiana» affonda le radici in una lunga tradizione di... **uso clientelistico** di Alitalia

Ma la crisi si aggrava

- **2012-2013** – I molteplici aiuti di Stato non bastano: la C.A.I. è sempre più in difficoltà, perdendo qualche milione al giorno
- **Giugno 2014** – Si trova un accordo con la compagnia **Etihad** (degli Emirati Arabi Uniti), che acquista il **49%** chiedendo tagli
- **Luglio 2014** – Etihad non accetta che l'esubero di circa 1000 dipendenti venga mascherato con la CIG: viene dunque raggiunto un **accordo coi sindacati sul licenziamento collettivo**



La protesta della Cgil

CGIL



- **9 luglio 2014** - Comunicato Filt-Cgil: “quando non si sa ancora chi assumerà il lavoratore licenziato, non si può consentire lo scioglimento del rapporto; **deve invece essere attivata almeno per due anni la Cig**”
- prevale però l’idea secondo cui quando è certo che per quelle persone il lavoro non potrà riprendere nella stessa azienda, è meglio attivare subito il **percorso per la possibile ricollocazione**

L'iniziativa del contratto ricollocazione

- **31 ottobre 2014** – **1199** dipendenti della *bad company* Alitalia vengono **licenziati**
- **maggio-giugno 2015** – la Regione Lazio lancia un progetto-pilota che offre loro, con il contr. di ricollocazione, il voucher per il servizio di **assistenza intensiva nella ricerca** del nuovo posto di lavoro
- si tratta di una **anticipazione della misura introdotta, con il Jobs Act** (d.lgs. n. 150/2015)



La modestissima partecipazione degli interessati all'iniziativa

- Al progetto-pilota della Regione Lazio aderiscono **soltanto 184 sui 1199 licenziati** nell'ottobre precedente
- tra le persone interessate prevale una scelta attendista



La ragione dello scarso interesse alla ricollocazione: il **Fondo Volo** (e come lo si finanzia)

- I dipendenti Alitalia hanno un **trattamento di disoccupazione privilegiato**: in aggiunta a quello ordinario, godono di
 - un'indennità complementare pagata dal **Fondo Volo...**
 - ... finanziata quasi interamente dai viaggiatori con una tassa di tre euro su ogni biglietto aereo venduto in Italia
- Questo trattamento porta il sostegno del reddito di piloti e hostess all'**80%** dell'ultima retribuzione complessiva, comprese le indennità di volo, **senza tetto massimo**
- ... e tutto questo fino a un massimo di nove anni (!!)

Etihad compensa le perdite con la cessione degli slot

- **2016** – Etihad, a fronte di **un bilancio Alitalia pesantemente in rosso**, si fa cedere dalla controllata diversi slot aeroportuali assai pregiati



Gli AD di Alitalia e di Etihad

- **2017** – Etihad propone un incisivo **piano di ristrutturazione** in cambio di un cospicuo investimento...
- ... sul quale alla fine **Cgil Cisl e Uil danno il loro consenso**; la parola ora passa ai lavoratori



Il referendum del 2017: sono di nuovo i lavoratori a scegliere l'imprenditore

- L'accordo sindacale viene sottoposto al voto dei lavoratori: **Etihad** avverte che, **se verrà bocciato, si ritirerà dall'impresa**

- **Aprile 2017** – L'80% dei lavoratori Alitalia vota contro, disattendendo l'indicazione dei loro rappresentanti sindacali: puntano sulla rinazionalizzazione



- Tra Etihad e lo Stato, scelgono lo Stato, che è sempre stato con loro molto generoso; ma **lo Stato sa fare il vettore aereo?**

Epilogo: Alitalia ri-statalizzata



- **Ottobre 2017** - Etihad si ritira da Alitalia
- **Giugno 2018** – Il neo-ministro dei Trasporti Danilo Toninelli fa appello a Trenitalia e a Cassa Depositi e Prestiti perché rilevino il capitale di Alitalia (ma il progetto verrà abbandonato)
- **Novembre 2018** - Il Governo vara l'ennesimo «prestito-ponte» (in realtà, aiuto di Stato) per evitare il fallimento di Alitalia...
- ... che verrà puntualmente rinnovato nel 2019 (in tutto altri **1,8 mld**)



ne della macchina burocratica di
La trattativa

Alitalia, ultimatum della Ue Quattro mesi per un vero rilancio

Ad aprile la condanna
per aiuti di Stato
Senza la discontinuità
ci sarebbe il fallimento

di **Lucio Cillis**, Roma
e **Alberto D'Argenio**, Bruxelles

Toni concilianti, garbo e sorrisi conditi da un inusuale comunicato stampa al miele chiesto dai ministri italiani e firmato da Margrethe Vestager: il primo incontro su Alitalia con il nuovo governo «è stato positivo, abbiamo concordato di lavorare insieme in modo costruttivo per trovare soluzioni». Apparentemente il contatto in video tra la capa dell'Antitrust europeo e i ministri Franco, Giorgetti e Giovannini è un successo. In real-

Un aut aut della Ue, una corsa contro il tempo per l'esecutivo Draghi.

Il punto è che ieri i ministri hanno annunciato a Vestager che il governo non intende più fare la gara per trasferire le attività di volo di Alitalia a Ita e non hanno portato novità sul piano industriale. Unico aspetto incoraggiante, l'intenzione di trovare un socio per la nuova compagnia che affianchi il Tesoro. Vestager ha ricordato che la gara avrebbe aiutato nella decisione sulla discontinuità economica, fondamentale per dare un futuro a Ita, ma che la presenza di eventuali nuovi investitori potrebbe comunque servire. Tuttavia la danese ha sottolineato che Bruxelles rinvia da ben quattro governi (italiani) la decisione sul prestito ponte che con 1,3 miliardi di denaro pubblico ha tenuto in vita Alita-

vrà restituire 1,3 miliardi: fallirebbe prima ancora di nascere. A Bruxelles intanto studiano due opzioni. La prima: esprimersi sulla discontinuità insieme alla condanna per aiuti. Strada percorribile solo se nel frattempo il governo avrà scritto un piano industriale adeguato che faccia ricadere la condanna solo su Alitalia. In caso contrario, la Ue procederà con la decisione sugli aiuti, senza esprimersi sulla discontinuità: il governo avrà allora due mesi per recuperare il denaro pubblico ed entro questo termine, fine giugno, dovrà aver lanciato una nuova compagnia con i crismi richiesti da Bruxelles. Altrimenti Alitalia fallirebbe con in pancia i suoi asset, che andrebbero all'asta per rimborsare gli 1,3 miliardi, portandosi così ogni speranza di rilanciarla a traverso Ita.

Si punta sulla
nuova «ITA»
stanziando
altri 3 mld

Ma la UE
non è più
disposta
a chiudere
gli occhi
sugli aiuti
di Stato

La Repubblica, 6 marzo 2021

La differenza del caso di Air France e Lufthansa rispetto al caso Alitalia

- I fautori del nuovo tentativo di rilancio protestano perché l'UE ha consentito gli **aiuti di Stato** erogati in questo ultimo anno a **Air France e Lufthansa** e solleva difficoltà per **Alitalia**
- ma la Commissaria Vestager risponde che fino al 2019 queste sono state sempre in attivo, mentre **Alitalia è in perdita ormai da 25 anni**



Il Sole 24 Ore, 9 aprile 2021

Grazie per la vostra attenzione