

ALITALIA

IL SIGNIFICATO DI UNA CRISI

ALITALIA

Questa nota, predisposta con l'ausilio di analisti, tende ad evidenziare, attraverso dati concreti, l'andamento negativo della Compagnia, in controtendenza rispetto al consuntivo 2005 e alle previsioni annunciate per l'anno 2006.

Il management vanta tre risultati:

- 1° la ricapitalizzazione della Compagnia;
- 2° l'avvio del Piano di risanamento;
- 3° un obiettivo garantito di utile (anche se marginale per li 2006)

ALITALIA

1° LA CAPITALIZZAZIONE

Il risultato è stato raggiunto attraverso la presentazione al mercato di due piani: il primo risalente all'estate, il secondo perché il primo non è più attuale per mancati risultati, nel mese di novembre/dicembre. In questa ultima edizione si evidenzia un recupero di € 500,00 mln, introvabili nel precedente piano.

E' evidente che la nuova situazione proposta, può essere classificata come non più di una semplice esercitazione letteraria. Peraltro i forti dubbi sull'obiettivo del piano 2006 sono più che condivisi all'interno della struttura amministrativa. Si tornerà comunque sugli obiettivi 2006 nei punti successivi.

ALITALIA

2° L'AVVIO DEL PIANO DI RISANAMENTO

Il principale risultato vantato dal management a testimonianza del suo buon operato è stato il taglio del personale, realizzato in maggioranza sul settore terra.

E' bene a tal punto valutare gli effetti di queste "economie" e "razionalizzazioni" partendo dai risultati di business della Compagnia, tratti da uno dei tanti documenti ufficiali finalmente in circolazione.

L'andamento della gestione operativa può essere ricavato dal rispetto dei programmi (TKO – Tonnellate Kilometro Offerte) stilati per il 2005 e messi in vendita ai "clienti".

Ebbene, rispetto agli obiettivi formulati all'inizio dell'anno nel budget, le TKO sono state sempre inferiori, con una tendenza drammaticamente negativa come testimoniato dal - 2,0% di gennaio al - 7,4% e - 8,1% rispettivamente di novembre e dicembre, nonché della media del - 7,5% relativa all'ultimo trimestre.

E' evidente che tali valori testimoniano come si proceda sotto l'effetto di un progressivo dissesto organizzativo.

Come peraltro dichiarato dallo stesso management, tali cancellazioni sono riconducibili principalmente alla necessità manutentiva della flotta e, subordinatamente, a problematiche di gestione dei naviganti.

ALITALIA

A nessuno è ignoto come tali fatti dipendano da:

- taglio indiscriminato degli organici senza riguardo per le professionalità tecniche;
- assenteismo per controdipendenza del personale (il recupero di produttività dei naviganti è stato teorico e di gran lunga inferiore agli obiettivi) che trova negli assistenti di volo il picco negativo con una media di 750 persone giornalmente ammalate (pari ad un organico sufficiente ad “armare” una flotta di 45 aeroplani di medio raggio).
- Vedi analisi di categoria

ALITALIA

Dal lato del trasportato e dei PROVENTI, si trova analoga tendenza al crollo, osservando per il 2005:

- un risultato totale inferiore al budget di 165 mil/euro (- 4,4%);
- il 50% del mancato provento rispetto al budget è stato realizzato nell'ultimo trimestre;
- i risultati mensili sono stati in forte tendenza negativa (+ 1,9% in gennaio, - 14,1% in dicembre);
- nel solo mese di dicembre la perdita sull'obiettivo è stata di ben 42,4 mil/euro;
- i dati di novembre e dicembre al netto della fuel surcharge, è stato superiore di soli 73 mil/euro (+ 2,3%) rispetto ad un 2004 anno tra i peggiori della storia di Alitalia per effetto di: boicottaggio, protrattosi per tutto il primo semestre, da parte degli agenti di viaggio per il taglio delle Commissioni sui biglietti;

forte conflittualità e tagli pesanti di attività durante il lungo periodo di avvicendamento Mengozzi/Zanichelli/Cimoli;

il provento a posto offerto, senza la fuel surcharge è inferiore al 2004 del 9,2%, e di segno totalmente contrario a quello comunicato agli investitori (recupero del valore unitario).

ALITALIA

Dal lato della performance OPERATIVA, si osserva:

- un calo della puntualità, che sulla tratta più remunerativa (FCO-LIN) è superiore ai 10 punti di percentuale;
- una regolarità (rapporto voli operati sui programmati) da compagnia da terzo mondo con valori (95,4%) lontanissimi dall'industria europea (99,5% - 99,8%);
- un livello di servizio globale giudicato “scadente come mai” dai clienti.

ALITALIA

Allo stato attuale queste indicazioni, chiare agli esperti testimoniano il dissesto organizzativo della compagnia, non trovano alcuna sensibilità nel nuovo management che è completamente estraneo al settore. Basti pensare che:

- l'attuale responsabile della gestione dei programmi è l'Ing. Schisano (contemporaneamente è capo, senza alcuna conoscenza di questo mercato, della Business Unit CARGO) che meno di 12 mesi fa era responsabile (insieme con Cimoli) del "capolavoro" compiuto sul trasporto ferroviario regionale, come ricordato anche dal Ministero dei Trasporti.
- al vertice della manutenzione si trova l'Ing. Vido che prima di entrare in Alitalia, circa un anno fa, era gestore del patrimonio immobiliare delle Ferrovie;
- che è stato appena rimosso dalla funzione ora ricoperta da Schisano, l'Ing. Migliardi, anch'esso di provenienza FS. Se la rimozione con l'allontanamento dall'azienda è avvenuta (e così è) per incapacità a raggiungere gli obiettivi, si ha la testimonianza della veridicità delle precedenti considerazioni sul disastro operativo.

Da ultimo, è noto come Alitalia mai sia stata isolata come oggi dall'industria. La stessa AF è ormai lontanissima dall'operato del management Az, al punto che il suo Presidente Spinetta da mesi non partecipa al CdA Alitalia. Da tutto ciò, non di certo si può parlare di risanamento, semmai di progressivo DISSESTO, frutto DELLA MANCANZA DI UN SERIO POSIZIONAMENTO INDUSTRIALE.

ALITALIA

3° PIANO 2006

Per quanto riguarda il punto 3, semmai si possa dare qualche credibilità a chi ha fallito così clamorosamente la performance ed il posizionamento industriale 2005, i rischi sono insiti:

nella forte tendenza negativa degli ultimi 12 mesi (*come si può passare da un dato così negativo di dicembre ad uno così positivo di gennaio e oltre, nello spazio di una notte*, i rischi (o meglio le certezze) che renderà impossibile il raggiungimento degli obiettivi di forte incremento dei proventi (+ 12%);

nella necessità di riqualificare le performance delle funzioni tecniche (prima tra tutte la manutenzione) ricostruendo il patrimonio professionale distrutto con evidenti effetti negativi sui costi;

ALITALIA

nelle "fantasie" dell'esercizio cui si fa riferimento all'inizio della nota che sono riassumibili come appresso:

-	<u>OBIETTIVO EBIT PIANO CIMOLI</u>	+ 200
-	DIFFERENZE	
-	MANCATO ACCORDO SINDACALE	65
-	MINORI REQUISITI SISTEMA	35
-	PROGETTI "FANTASIOSI" NON REALIZZABILI DALLE LINEE	100
-	RISPARMI SU ACQUISTI	150
-	OBIETTIVI DI VENDITA IRREALIZZABILI	120
	TOTALE	----- -470
	STIMA VERA PERDITE PRIMA DELLE MINACCE CIMOLI ALLE LINEE	-270

ALITALIA

Ulteriori elementi che è utile aggiungere riguardano:

- i tempi, eccessivamente lunghi, che sono necessari per Alitalia per conoscere l'andamento del provento = 2 mesi! Quando la flessibilità che va adottata per le politiche tariffarie imporrebbe ben altra tempistica (15 giorni).
- Il livello di efficacia nel sistema di assistenza di Handling aeroportuale, dove, fatto 100 il parametro dell'obiettivo raggiunto, lo stesso si realizza esclusivamente verso quei vettori con i quali si ha un contratto di assistenza, mentre non supera quota 60 quando l'assistenza è riferita ai voli Alitalia .
- Il prossimo programma estivo relativo alle manutenzioni flotta Alitalia evidenzia che su un totale di 76 MD 80, 11 di questi resteranno fermi, quando fino ad oggi su un totale di 90 MD 80 (questa era la dotazione in flotta di questa tipologia di aa/mm) se ne fermavano 6-7.

ALITALIA

A seguito di ispezioni svolte da ENAC sono state inviate, da parte del Presidente V. Riggio, 2 lettere:

una al Sottosegretario alla presidenza del Consiglio Dott. G. Letta ed una al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Ing. Lunardi, contenente un dato di preoccupazione circa l'espletamento delle procedure di manutenzione.

- Il totale delle cancellazioni dei voli è aumentato dell'8% nel periodo antecedente l'inizio della protesta dei lavoratori.

ALITALIA

Ultima segnalazione riguarda l'acquisizione di Volare.

Non è stato mai notificato il progetto industriale relativo. La spesa per l'acquisizione è di 38 mil di euro non previsti a Piano. E' evidente quindi che se è possibile allo stato modificare il Piano presentato alla UE e al mercato per l'operazione Volare dovrebbero essere consentite anche ulteriori modifiche.

ALITALIA

La “politica” messa in essere dall’azienda in questo periodo **esprime una chiara volontà di attaccare e mettere in difficoltà proprio il Sindacato** che, siglando gli accordi, ha determinato i veri risparmi di Alitalia, da tutti riconosciuti per oltre 300,00 mln €. Anni di riduzione del costo lavoro.

A riprova di quanto sopra esposto, il Governo sa perfettamente – **essendo spesso intervenuto anche con precettazioni varie** - quante ore di sciopero, dal giorno dopo gli accordi, le Organizzazioni Sindacali sono state costrette a dichiarare proprio per gli atti unilaterali operati dall’Azienda.

E’ del tutto evidente che la provocazione costante nei confronti del Sindacato dimostra la necessità di distrarre l’attenzione generale dal vero problema **ovvero l’andamento dell’Alitalia.**

Contestualmente si stringono rapporti “impropri” con le Associazioni Professionali con le quali, Anpac in testa, si cogestiscono intere aree produttive. Filtrano notizie dall’interno dell’azienda che alluderebbero a transazioni/accordi economici da verificare, compreso il possibile coinvolgimento in ruoli di gestione (Volare vedi Sole 24 ore del 28.1.2005 e Alitalia/Alitalia Express).

ALITALIA

Ricostruzione del percorso:

Il primo “Verbale di Accordo” c/o la Presidenza del Consiglio dei Ministri del 6 Maggio 2004 (all. 2) presieduta dal Vice Presidente Fini, con la partecipazione del Sottosegretario Letta e dei Ministri Buttiglione, Lunardi, Marzano, Tremonti e del Vice Ministro Tassone e le OO.SS condividendo demandava alle parti il compito di (vedi punto 2):

“Definire un nuovo progetto industriale finalizzato alla crescita del gruppo Alitalia secondo un modello analogo a quello proprio delle compagnie europee di riferimento, ivi compreso un coerente riassetto organizzativo e societario”. Anche al successivo punto 6 si evidenzia la necessità: **“...verifica congiunta....ricerchino modalità per un ruolo attivo, responsabile e propositivo.....nella definizione del nuovo progetto industriale e nella sua attuazione...”**

ALITALIA

Con il Verbale d'accordo del 6 maggio 2004 le OO.SS e l'Alitalia danno il via ad una serie d'incontri che produrranno gli accordi del 14/15/18/23 settembre 2004 e 25 febbraio 2005 (successivamente allegati e citati nell'accordo quadro di Palazzo Chigi del 5 ottobre 2004), come contributo del lavoro.

Nello specifico nel verbale di riunione del 29 settembre firmato dall'azienda viene testualmente citato: **“.....di una conseguente struttura Societaria nell'ottica di assicurarne l'unitarietà..... Siano conferiti ad Alitalia con propria partecipazione al 100% alla nuova società.....successivamente.... Onde concorrere a coprire con il 51% del capitale apportato da Alitalia...Il presidio ed il controllo manageriale rimarrà di pertinenza Alitalia.....Verrà istituito un Comitato di Consultazione Bilaterale allo scopo di esaminare per tutte le realtà societarie considerate, l'andamento del Piano Industriale.....”**

Questo verbale verrà allegato al successivo accordo di Palazzo Chigi.

ALITALIA

E' del tutto evidente che questi accordi hanno permesso la "chiusura del cerchio" con l'intesa di Palazzo Chigi del 5 ottobre 2004; peccato che proprio le parti "nobili" di tutte le intese siano state regolarmente disattese dall'ing. Cimoli, financo la non cosituzione del Comitato che avrebbe proprio dovuto dare il suo contributo alla realizzazione/applicazione dell'intesa.

Nel prosieguo del documento dimostreremo come oltre le macro violazioni siano stati "calpestati" anche i contratti di lavoro liberamente sottoscritti tra le parti (e questo riporta a tutte le proteste nel corso dell'anno 2005).

ALITALIA – Assistenti di Volo

Nella categoria del PNC, all'indomani della sigla degli accordi, sono state avviate una serie di iniziative unilaterali e violazioni contrattuali costringendo il sindacato ad una escalation di azioni (sciopero del panino/vertenze legali/azioni di sciopero).

ALITALIA – Assistenti di Volo

SOLIDARIETA':

Le Organizzazioni Sindacali hanno pattuito N° 12 giornate “solidarietà” (6 per il 2005 e 6 per il 2006) con il prelievo in busta paga (rateizzato nell’anno) del controvalore economico.

L’Alitalia ha regolarmente effettuato il prelievo economico senza peraltro assegnare, nonostante le sollecitazioni delle OO.SS, le corrispettive giornate ai lavoratori.

Situazione attuale: iniziato contenzioso legale (ingiunzione di pagamento a carico dell’azienda).

ALITALIA – Assistenti di Volo

Ferie:

All'inizio del 2005 è stata fatta presente all'azienda la necessità di ricalibrare gli organici, esistendo un forte arretrato di giornate di ferie e paventando la possibilità (negata dall'azienda) di chiudere l'anno senza avere assegnate le ferie maturate.

Come era facile prevedere è stato chiuso il 2005 con circa 15.000 giornate di ferie da assegnare.

Situazione in essere: contenzioso in atto.

ALITALIA – Assistenti di Volo

Riparametrazione ferie:

E in piedi un pesantissimo contenzioso legale con l'azienda sull'istituto contrattuale "riparametrazione ferie" praticamente da parte di tutta la categoria.

Situazione attuale: quasi mensilmente l'azienda viene condannata nelle aule di tribunale a calcolare esattamente la riparametrazione ed a pagare con l'aggiunta delle spese legali.

Alitalia Assistenti di volo

L'IMPIEGO

L'impiego della Categoria è un problema sempre più importante. Anche a causa dei rapporti impropri con le Associazioni Professionali, già segnalati, si è in presenza di programmazioni di turni di volo squilibrati e quindi molto più costosi in virtù dei meccanismi contrattuali. Una parte della categoria ha turnazioni troppo compresse mentre una parte cospicua della categoria ha una attività vicina allo zero. Gli squilibri della turnazione e la mancanza di una gestione sufficientemente competente provocano, nell'ultimo periodo una media di circa 600 addetti inutilizzati ogni giorno.

Situazione attuale: contenzioso legale in predisposizione da parte di molti Assistenti di volo per mancato utilizzo; Punte di assenteismo.

ALITALIA – Assistenti di Volo

Contribuzione FONDAV (CCL versamenti ex visco)

L'Alitalia, al limite dell'appropriazione indebita, ad oggi, malgrado reiterate richieste, ancora non ha versato le somme degli anni 2004/2005 per tutti gli iscritti al Fondo pensione (valore complessivo circa € **15 mln per anno**).

Situazione attuale: predisposizione contenzioso legale in corso.

ALITALIA – Assistenti di volo

Contratti a tempo determinato:

Siamo in presenza di lavoratori con 13/14 contratti a termine consecutivi.

Situazione insostenibile; agli stessi lavoratori, nonostante le sentenze di Cassazione esistenti, non vengono MAI assegnate le ferie.

Situazione attuale: urgente necessità trasformazione contratti. Contenzioso legale in predisposizione.

ALITALIA - PILOTI

Il rientro in base al termine della giornata di impiego è stato il cardine principale che doveva abbattere i costi di sosta fuori base (alberghi, trasporti, rimborsi vari) ed efficientare gli interventi manutentivi in sede con il conseguente risparmio. Tale fattispecie non si è verificata, tant'è che le cancellazioni per motivi tecnici sono aumentate (perdita di circa 68mln di Euro secondo dati Alitalia) e le turnazioni del PNT sono sempre più costose.

Ridimensionamento del patrimonio del Gruppo attraverso cessione unilaterale e non condivisa di attività a soggetti terzi (circa 9000 ore cedute ad Air Alps e subappaltate a compagnie straniere quali Cyrrus Airlines). Tale contesto produce un danno di immagine per Alitalia il cui passeggero paga un biglietto della Compagnia di Bandiera e vola con aeromobili sconosciuti ed equipaggi stranieri che, tra l'altro, si esprimono in lingua inglese o tedesca.

Appare infine non corretto richiedere sacrifici ad una categoria i cui benefici ricadono di fatto su dipendenti di altre realtà industriali estranee al Gruppo.

ALITALIA - Piloti

Riduzione della flotta in servizio con fermo degli aeromobili Atr42 senza sostituzione degli stessi e senza che le Organizzazioni Sindacali dei Piloti abbiano mai ricevuto comunicazioni e motivazioni del phase out.

Mancata implementazione di un Piano di rinnovo e sviluppo di una flotta adeguata ad affrontare il mercato. In merito il Piano Industriale prevede l'acquisizione di un totale di 9 aeromobili di medio raggio per l'anno 2006 e 5 di lungo raggio per il 2007, dei quali non vi è alcuna evidenza (opzioni, ordini, ricerca sul mercato)

Network non premiante rispetto alle strategie dei competitors come risulta evidente dai pessimi risultati di traffico nazionale, internazionale ed intercontinentali emersi.

A tal proposito, ad esempio, l'Amministratore Delegato di Alitalia Express, in occasione dell'incontro del 27 gennaio u.s., dichiarava che sette linee su dieci operate da Az Express sono in perdita. Risulta difficile comprendere come con macchine universalmente riconosciute più economiche ed un costo del lavoro notevolmente inferiore al mercato non si riesca a produrre utili.

ALITALIA - Piloti

Forti criticità nella gestione dell'operativo con conseguenti disservizi all'utenza e diseconomie per l'Azienda.

Il pesante ridimensionamento degli organici operati nelle aree strategiche per la pianificazione e gestione del volo (manutenzione, flight dispatch, ufficio turni, guardia operativa etc ..) ha scoperto funzioni delicate che si riflettono negativamente su regolarità e puntualità dei voli con il risultato che è oggi sufficiente un peggioramento (peraltro prevedibile) delle condizioni meteorologiche per paralizzare l'intero operativo.

Tali difficoltà, non più episodiche, si erano già manifestate nel recente passato come dimostrato dalla lettera che la stessa Produzione Az diffuse a fine 2005 che venne ripresa dagli organi di stampa.

ALITALIA - Piloti

QUADRO SINDACALE:

- Mancata stesura contrattuale Piloti.

Contratto Piloti Alitalia Express scaduto da oltre 12 mesi (parte economica e normativa), mancato rispetto accordo siglato nel luglio 2004 relativo a corsi comando, assunzioni e meccanismo “circolarità di gruppo”.

Contratto Piloti Alitalia (parte economica) scaduto il 31 dicembre 2005.
Reiterate violazioni sul capitolo impiego Piloti.

In particolare per il computo dei trasferimenti must-go (in palese violazione della vigente normativa Enac Ftl soprattutto per quanto concerne le operazioni di lungo raggio), per il computo dei fusi orari attraversati, per il sistema dei riposi in sede e fuori sede, per le estensioni massime di FDP superiori alle 10 ore nei sette giorni consecutivi.

ALITALIA - Piloti

- Operazioni Cargo: gravi inefficienze nella gestione dell'attività e degli equipaggi. Reiterate violazioni contrattuali e totale mancanza di comunicazioni aziendali relativamente a variazioni turno. Mancato rispetto degli standard riguardanti le operazioni di caricamento e stivaggio merce, che sta generando eventi significativi per la sicurezza delle operazioni volo che solo l'alta professionalità degli equipaggi ha permesso di risolvere positivamente.

Posizioni ondivaghe e contrastanti sull'interpretazione della circolare Inps cosiddetta " Superbonus" con casi di reticenza nel fornire la documentazione necessaria.

Mancato rispetto accordi contrattuali inerenti Innovazioni Tecnologiche in riferimento all'ACARS, con conseguente procedura di raffreddamento ai sensi legge 146/2000 esperita in sede Ministeriale con esito negativo. La vicenda suscita preoccupazione anche per quanto inerente la trattazione di dati sensibili del Personale Pilota.

ALITALIA - Piloti

Incondivisibili interpretazioni in palese disaccordo con la normativa vigente in materia di assistenza ai familiari disabili (legge 104/1992)

Continue e reiterate rigidità nell'applicazione dell'istituto del Part Time.

Pesanti inadempienze e violazioni relative alla concessione delle ferie. Oltre 10.000 giornate non concesse nel 2005 e situazione invariata anche per il primo trimestre 2006.

Si registrano violazioni sia nella concessione delle giornate di ferie, quanto nella puntualità delle comunicazioni aziendali in merito.

Diverse violazioni in materia di Bilanciamento Basi con particolare riferimento alla Base Milano ed alla mancata definizione della Sede di lavoro. Registriamo inoltre la mancata implementazione del sistema IPS che doveva agevolare l'impiego del PNT tra gli aeroporti di Lin/Mxp e le gravi carenze logistiche

Mancata implementazione di quanto previsto negli accordi del 23 marzo 2005 relativi alla costituzione di una Commissione tecnica congiunta di analisi e controllo programmazione e gestione operativa dei Piloti (perequazione attività).

Il clima di tensione generato da tali atteggiamenti rischia di vanificare i sacrifici concordati dai Piloti nel tentativo di fornire un contributo determinante al risanamento e rilancio di Alitalia.

ALITALIA - Piloti

QUALITA' DELLE RELAZIONI INDUSTRIALI

Le evidenze del deterioramento sono ravvisabili nell'avvio di una lunga serie di procedure di raffreddamento esperite con esito negativo in sede aziendale e ministeriale culminate con le azioni di sciopero del 17 dicembre 2005 (Alitalia Express) e 19 gennaio 2006 (Gruppo Alitalia).

In entrambe le giornate di protesta si sono verificati episodi di forti pressioni poste in essere da funzioni aziendali di staff nei confronti di Piloti che manifestavano l'intenzione di aderire liberamente allo sciopero in oggetto.

ALITALIA – PERSONALE DI TERRA

L'area del Personale di Terra è dove maggiormente si sente l'effetto Cimoli ovvero la "desertificazione". L'aria di abbandono in tutte le direzioni è più che evidente, nessun progetto nessuna iniziativa. A riprova di quanto sopra basti pensare che dopo gli accordi sottoscritti (12.10.2005) dove era previsto l'avvio di confronti per attuare politiche di insourcing, sviluppo di attività conto terzi, formazione e polivalenza d'impiego è rimasto tutto lettera morta. Ad ulteriore conferma di quanto sopra basterebbe vedere la politica messa in atto da Lufthansa Tech

ALITALIA – PERSONALE DI TERRA

Per comprendere che non ha niente in comune con le scelte del ns. management.

I componenti sono fermi sui vari banchi di e non possono essere rilavorati per mancanza di pezzi di ricambio (circa 3000 P/N sottoscorta); tutto questo contribuisce conseguentemente a far lievitare i costi allungando di molto i tempi.

Come si può spiegare la folle rinuncia di Alitalia, avendone i requisiti, ai bandi Europei di Full Maintenance dei Canadair CL 415 della Protezione Civile Italiana, o al Full Maintenance di 4 B767 di Blu Panorama?

Ulteriore elemento sulla insensata politica di destrutturazione di Cimoli riguarda il capitolo delle consulenze miliardarie – McKinsey/Roland Berger – senza che peraltro abbiano prodotto alcunchè e le continue assunzione dall'esterno, peraltro prive di esperienza aeronautica, che si aggiungono all'utilizzo di società esterne per attività commerciali/amministrative, mantenendo inoltre aree di elevato precariato. La nomina di alcune decine di dirigenti effettuata in queste ore appare quanto meno singolare.

ALITALIA – PERSONALE DI TERRA

Tutto questo sta generando una grossa confusione anche a livello organizzativo interno. Viene da chiedersi l'utilità negli scali italiani ed esteri di 2 Capi Scalo in quanto è stata raddoppiata la funzione. Tutto questo sta incidendo notevolmente anche sull'efficienza del servizio verso l'utenza.

Alitalia prima della divisione in Alitalia Servizi e Alitalia Airport, aveva sugli scali in autoproduzione, una struttura organizzativa più o meno articolata che ottimizzava le risorse in base alla grandezza ed alla complessità dello Scalo stesso, tutti gli addetti esercitavano le loro funzioni in sinergia.

Con la cessione da parte di Alitalia dei servizi di assistenza aeroportuale e la trasformazione in Alitalia Servizi per l'estero e Alitalia Airport per gli scali nazionali, si sono venute a creare molte situazioni negative, sia di carattere economico che di carattere organizzativo.

ALITALIA – PERSONALE DI TERRA

La catena di comando e di controllo si è raddoppiata. Sono state necessarie nomine di responsabili affrettate a causa di fuoriuscite.

L'Azienda si è trovata sprovvista di figure pronte a ricoprire ruoli di responsabilità, a causa di una mancata preventiva ed adeguata formazione.

Alcuni scali nazionali e internazionali sono da molti mesi senza il Caposcalo Titolare, e le posizioni sono ricoperte per mesi e mesi da personale in missione con un costo altissimo.

Alcuni scali nazionali ed internazionali risultano ancora scoperti.