

“Open Meeting”: un modo anglosassone per dire che l'amministratore delegato incontra un po' dei suoi dipendenti e spiega loro come stanno andando le cose in azienda.

In uno dei tanti piani di ristrutturazione sono appena state cancellate molte linee intercontinentali importanti per l'Alitalia. Alzo la manina e chiedo umilmente: “Mi scusi ma perché ha cancellato linee così importanti come, per esempio, la San Francisco?”

Risposta: “La San Francisco è stata cancellata perché operata con un velivolo vetusto come il Boeing 747 che ha consumi elevati e, quindi, non era remunerativa.”

“Mi perdoni Dottore, la San Francisco non veniva operata col 747, ma con il 767, che è (era, all'epoca) un velivolo moderno ed economico.”

“Si sbaglia Comandante.”

“No, Dottore, ne sono sicuro.”

“Allora l'abbiamo cancellata perché, sa come funziona? L'uomo d'affari vuole andare, concludere il suo business e tornare il giorno dopo. Essendo la linea trisettimanale noi questo non lo garantivamo e quindi avevamo poca clientela business che è quella che ci dà il maggior revenue.”

“Sig. A.D. Ma la San Francisco era giornaliera...”

“Eh no, questa volta si sbaglia Comandante.”

“E no che non mi sbaglio!!!”

“Allora l'abbiamo cancellata perché avevamo solo clientela leisure e non avevamo il giusto revenue.”

Con questa stupenda conversazione inizia la mia odissea da dipendente Alitalia che cerca di capire cosa sta succedendo, in compagnia di almeno altre 10.000 persone.

Mi sono chiesto come faceva l'Alitalia ad essere costantemente in rosso pur viaggiando con gli aeroplani pieni. La risposta me la davano i giornali: troppo personale e troppo pagato. Girando per il mondo, però, alcune buste paga di qualche collega d'oltralpe e d'oltre oceano ho avuto modo di vederle, ed erano decisamente più alte della mia.

Alla fine, mi è venuta la curiosità di controllare sui bilanci e sul sito dell'AEA (associazione che raccoglie i dati statistici di 31 compagnie aeree europee) la veridicità di certe affermazioni.

Conclusione: nel 2001 l'Alitalia impiegava 134 persone per ogni aeroplano in flotta.

Mica poche, mi dico, forse hanno ragione a mandarne a casa qualcuno, ma vediamo anche come fanno gli altri: Air France (AF) ne impiegava 261 (praticamente il doppio!!!), British Airways (BA) 181, Iberia (IB) 198... eppure loro, all'epoca, avevano bilanci positivi: ma allora non siamo poi così in esubero.

Ho capito: il problema è che siamo dei lavativi e non produciamo niente rispetto ai colleghi d'oltralpe. Ma cosa produce un dipendente di una compagnia aerea, mi chiedo? e mi rispondo: passeggeri, non c'è dubbio. Vediamo come vanno le cose: il singolo dipendente Alitalia, nel 2001, ha prodotto 1092 passeggeri, quello AF solo 665, quello BA 556, e quello IB 880.

Qualcuno mi dice che la produttività non si misura nel numero di pagnotte prodotte dal fornaio, ma è semplicemente un rapporto fra ricavi dell'azienda ed il numero dei dipendenti, e io mi studio anche quello. Il solito dipendente Alitalia produceva 235.000 euro l'anno, gli altri una cifra variabile tra i 167 e i 218.000: nulla da fare, il problema non è quello della produttività del personale. Intanto però non è neanche vero che siamo proprio dei lavativi, anzi produciamo molto più degli altri!!!

Allora è sicuramente vero che ci strapagano. E così vado a controllare quanto spendono, sempre nel 2001, le varie compagnie prese in esame per il personale: Alitalia è al 23,8% dei ricavi, mentre le altre si avvicinano al 30%. Caspita, non è neanche vero che siamo strapagati. Ma allora perché tutti i giornali e tutte le televisioni continuano ad indicarci come la causa prima del disastro Alitalia?

Cerco di diffondere la notizia ai colleghi, ai nostri rappresentanti sindacali, anche ai giornalisti e, perché no? ai nostri amministratori politici. I colleghi mi ringraziano, il mio sindacato pubblica un volantino (poi più nulla fino a poco prima del fallimento in cui il Presidente del mio sindacato dichiarerà: "gestiremo gli esuberanti in maniera non traumatica"), gli altri sindacati sono impegnati altrove. Uno dei leader della triplice, però, agganciato su un volo per Bucarest, mi riceve nel suo ufficio e mi dice che la sera stessa ne parlerà col Ministro dell'economia... poi si negherà ripetutamente al telefono. Qualche politico mi ha ascoltato e sono state presentate anche delle interrogazioni parlamentari, ma di risposte neanche una.

I giornalisti sono i più duri. Neanche una parola su quotidiani e settimanali vari. Poi arriva il tanto vituperato "Anno Zero". Uno dello staff mi tiene un pomeriggio al telefono per verificare, bilanci alla mano, i dati da me elaborati, e finalmente qualcosa viene detta, in prima serata, in apertura di trasmissione, ma poi l'on. Castelli abilmente svicola e non se ne parla più.

Intanto i vari piani di ristrutturazione vanno avanti, la società è stata più volte smembrata, il personale ridotto all'osso: si è passati dai 134 dipendenti per aeroplano del 2001 ai 60 del 2007 (gli altri ne hanno dai 164 di Iberia ai 205 di Lufthansa), mentre la produttività per dipendente è salita a 2369 passeggeri (se si preferisce, 431.660 €) all'anno, contro cifre che per le solite compagnie europee prima citate non superano i 1206 passeggeri di Iberia o i 260.000 € della British. E il costo del lavoro, quello, è passato dal 23,8% dei ricavi al 18%, mentre le consorelle europee si attestano tra il 25 e il 30%.

Quello che non è cambiato affatto sono le spese per far funzionare l'apparato, insomma i soldi necessari per acquistare la carta igienica, le bibite di bordo, il carburante, le consulenze esterne e tutto quello che serve ad una grande azienda in fase di "rilancio", anzi... sono addirittura aumentate dall'86,2% dei ricavi nel 2001 al 94% nel 2006. Nel 2007 scendono di nuovo, all'89%, ma solo grazie agli introiti della vendita di alcuni slot su Londra e di 12 MD80 (peraltro immediatamente ripresi in leasing). Con questi livelli di spese di gestione, per avere

Cercando di capire

Scritto da Massimo Gismondi

un margine di guadagno del 6%, nel 2006 il personale avrebbe dovuto lavorare gratis.

Ma gli altri, sempre loro, che fanno? a quanto ammonta la loro spesa di gestione nel 2007? sono anche loro all'89%? macché... loro, per le spese di gestione, non spendono più, nel peggiore dei casi, del 71%. Tra noi ed il peggiore d'Europa ci sono 23 punti percentuali di differenza. Tradotto in soldoni, su 4,8 miliardi di euro di ricavi dell'Alitalia fanno circa 1,1 miliardi di euro, ovvero se le nostre spese di gestione avessero influito sul bilancio al pari dei peggiori d'Europa, noi avremmo avuto in cassa 1,1 miliardi di euro in più. E visto che il passivo operativo del 2007 è stato di 310 milioni, saremmo passati a circa 800 milioni di attivo.

Urlo al vento un'altra volta e mi chiedo: possibile che un economista col curriculum di Padoa Schioppa non sappia leggere un bilancio e/o due dati statistici? Poi per fortuna scende dal cielo elettorale il deus ex machina, e chiede ad un certo signor Ermolli di farsi dare i conti dell'Alitalia. Mi chiedo chi è costui? e perché l'on Berlusconi da a lui un simile incarico quando nel suo governo c'è il padrone dell'Alitalia che ha pieno titolo a vedere i conti della compagnia aerea?

Mistero!!! Non sarà come quello di Ustica, ma per me rimane un mistero, e mi viene l'atroce sensazione che misteri grossi nascano da misteri piccoli, fino che scopro che Tremonti non poteva essere chiamato in causa perché troppo impegnato a scrivere libri di etica: mi sento sollevato... ma non serve a niente.

Dopodiché arriva Fantozzi e manda a casa tutti gli "esuberanti", me compreso. Però, magra soddisfazione, alle pagine 33-36 della sua relazione sullo stato di insolvenza dell'Alitalia, riconosce che avevo ragione io, solo che, invece di intervenire sulle spese di gestione e salvare l'Alitalia, come ha fatto Bondi con la Parmalat, chiude la baracca. E del resto, mi sono chiesto, se mi avessero dato più di 12 milioni di euro di parcella, io cosa avrei fatto?

E' così che l'amministratore delegato di cui parlavo in apertura ha ricevuto la Legion d'Onore dal Governo Francese e gestisce una società di consulenza che è stata ingaggiata dall'Air France per l'acquisizione dell'Alitalia.

E' così che un altro amministratore delegato si è auto-attribuito uno stipendio pari al 300% del più alto stipendio al suo livello in Europa.

E' così che tutti gli ultimi amministratori delegati hanno ricevuto la manleva.

Ed è così che il sottoscritto ringrazia il contribuente italiano che, con la sua pacifica accettazione di tutto quanto sopra, permette a me e ad altre 10.000 persone, di starsene in cassa integrazione a sue spese.

Per non incorrere nelle ire di Brunetta, ad ogni buon conto, lo scrivente si è trovato un altro lavoro.

(23 ottobre 2009)