

Colloquio col Comandante Antonio Chialastri

Riceviamo dall'associato Giovanni Artioli la lettera sotto riportata, che trasmettiamo a titolo informativo. Riguarda una delle varie iniziative, che stanno sorgendo a difesa di Alitalia.
La segreteria ANPAN

----Messaggio originale-----
Cari Colleghi ANPAN,

Credo che questa mia lettera possa destare meraviglia.
La posta elettronica viene solitamente usata per le comunicazioni di servizio, o per divulgare aspetti della nostra vita associativa e non per scopi informativi o di attualità.
Questa volta, però, derogando dalla prassi consolidata, scrivo per mettervi al corrente di una iniziativa che potrebbe avere ripercussioni sulla vita futura della **"Nostra" Alitalia**.

Mi sono permesso di dire "Nostra", perché noi associati **ANPAN** - al di là delle sigle societarie **LAI, CAI, SAI** - abbiamo portato per anni quell'amata **"A" Tricolore** nei cieli di tutto il mondo con dedizione e dignità, contribuendo allo sviluppo del nostro Paese.
Nelle nostre fila - e lo diciamo con orgoglio - abbiamo alcuni degli artefici del Progresso Aeronautico Italiano

Nei giorni or sono mi ha incuriosito questa breve notizia apparsa sui giornali (foto compresa):

" Roma, 6 set. (askanews) - Una quota compresa tra il 10 e il 20% del capitale, con un partner industriale (un'importante compagnia aerea non europea) e due partner finanziari italiani già individuati per coprire il resto dell'investimento. Sono i dettagli del piano per rilevare l'Alitalia ed evitare lo spezzatino delle attività, con disastrose ricadute in termini di posti di lavoro, che il settimanale Panorama - in edicola domani - è in grado di rivelare.



Per sbarrare la strada a Ryanair e agli altri pretendenti interessati ad acquisire solo alcune parti del business, prende dunque corpo l'iniziativa guidata da due piloti della compagnia aerea, che hanno già raccolto il consenso di massima di molti loro colleghi, piloti, personale di terra e di volo. "Se vogliamo conservare il posto" dicono "questa compagnia ce la dobbiamo comprare". I dipendenti sono in totale 11.600 e potrebbero investire nell'operazione una parte del loro Tfr. Il tempo stringe: entro il 15 settembre vanno presentate le offerte di acquisto non vincolanti e senza indicazioni di prezzo; il 2 ottobre sarà invece la scadenza per le offerte vincolanti."

Questo trafiletto è proseguito con altri articoli, dei quali indico il link di uno fra i molti:

https://mobile.ttgitalia.com/stories/trasporti/135408_dieci_motivi_per_diventare_azionisti_di_alitalia/.

Anche il **New York Times** ha ripreso la notizia, ed ecco il link relativo:

New York Times: <https://mobile.nytimes.com/reuters/2017/09/06/business/06reuters-alitalia-m-a-workers.html?referer=https%3A%2F%2Ft.co%2FXwzJG7b8xf>

Alitalia Workers Plan to Join a Bid for Insolvent Airline-Panorama Magazine

ROME — A group of Alitalia employees is preparing to join up with a non-European carrier and two Italian financial partners to bid for the insolvent airline, Italian weekly Panorama reported on Wednesday.

Rome is looking for a buyer for all of Alitalia, which is under special administration for the second time in a decade. Around 10 bidders, including Ryanair, have expressed an interest in acquiring all of the carrier or part of its assets.

Two pilots have now rallied support among Alitalia's roughly 11,600 staff for a plan to buy 10-20 percent of the company, possibly partly financed by their severance pays, Panorama reported. It did not say how many employees were involved.

The magazine did not name the other airlines or financial partners involved. It said the workers' bid was motivated by a desire to keep their jobs.

Binding offers for Alitalia must be presented by Oct. 2.

(Reporting by Isla Binnie; Editing by Susan Fenton)

<https://mobile.nytimes.com/reuters/2017/09/06/business/06reuters-alitalia-m-a-workers.html?referer=https%3A%2F%2Ft.co%2FXwzJG7b8xf>

L'idea mi è parsa interessante, in quanto focalizza il concetto che la parte più solida di qualsiasi azienda sono i lavoratori, con la loro professionalità ed il loro attaccamento.

Ovviamente ciò non basta, ma è una solida base di partenza per qualsiasi imprenditore intenzionato al rilancio ed alla rinascita di Alitalia. Può sicuramente aiutare a far sì che Alitalia non venga fatta a "pezzetti", ma rimanga una compagnia globale. Il trasporto aereo è un "asset" fondamentale in un Paese a vocazione turistica ed imprenditoriale.

Se perdiamo Alitalia, perdiamo un "**know how aeronautico**" non ricostruibile.

I promotori di questa iniziativa sono il comandante **Alberto Arlotta** ed il comandante **Antonio Chialastri**.

Quest'ultimo lo conosco bene, avendo spesso volato nello stesso equipaggio. Ha un interessante curriculum professionale, soprattutto nell'ambito dello "**Human Factor**". Lo raggiungo telefonicamente mentre a Kiev partecipa ad una conferenza internazionale della **National Aviation University** con argomento "**Sustainable Aviation**".

Ciao Antonio, da più parti mi chiedono una informazione dettagliata su questo argomento. Vuoi dirci come è nata la vostra iniziativa?

R: Come spesso è capitato nella storia della scienza, dove più ricercatori sono arrivati indipendentemente e autonomamente alle stesse conclusioni, anche io e Alberto abbiamo avuto la stessa intuizione praticamente nello stesso momento. Alberto ha avuto la fortuna di incontrare i responsabili di questa piccola società di intermediazione (Women at Work) che si sono resi disponibili ad accettare la sfida. Il coordinatore, Leonardo Loprete, è una persona molto preparata, intelligente e lungimirante. Uno di quegli italiani che non si arrendono al disfattismo dilagante. Tramite la sua struttura abbiamo elaborato l'idea dell'azionariato.

L'assunto di base dal quale siamo partiti è quello che se vogliamo evitare che si verifichi nuovamente ciò a cui abbiamo assistito negli ultimi otto anni (tre fallimenti, uno peggio dell'altro), occorre vigilare, controllare l'operato del management.

La vecchia Alitalia, quella che anche voi ricordate, era quotata in Borsa, parlava con i sindacati ed era a partecipazione pubblica. Erano tre fonti di informazione preziose per capire come si stava evolvendo la gestione societaria per poter intraprendere azioni di sostegno o di opposizione tramite l'azione sindacale. La nuova Alitalia (prima CAI e poi SAI) è privata, non parla con i sindacati (non in senso della concertazione) e non è quotata in Borsa. Ciò provoca una sostanziale opacità di gestione, che non permette di capire quale è la rotta seguita dal management. Non a caso, i fallimenti di questo tipo di gestione, sono arrivati improvvisamente come un fulmine a ciel sereno.

Quindi, un controllo nel consiglio di amministrazione e nel collegio sindacale permetterebbe ai dipendenti di essere prontamente informati, in modo da poter proporre soluzioni alternative, essere più motivati al destino della propria azienda, nonché di poter eventualmente adire le vie legali nel caso in cui si riscontrasse una "malagestio".

Quale Target vi prefiggete?

R: Il piano di azione prevede diverse fasi. La prima è stata quella di invogliare gli investitori, assicurando una pace sindacale con la figura di dipendenti azionisti. Un progetto che parta senza avere la garanzia di non interferenza rischia di arenarsi ancora prima di nascere. Il secondo step è stato la parte "Awareness", cioè spiegare quali sono secondo noi le cause del dissesto e le possibili soluzioni. La terza fase è stata la raccolta di adesioni all'idea dell'azionariato per capire quante persone fossero interessate a questo tipo di soluzione. La quarta è l'uscita pubblica, in modo da rendere visibile socialmente il progetto, da porsi come punto di riferimento, nonché far capire ai potenziali acquirenti che anche noi siamo in gioco (ieri, tra l'altro, la versione online del New York Times ha ripreso la notizia). Ora arriva la parte delicata. Dobbiamo poter accedere alla data-room, poiché abbiamo individuato i consulenti in grado di elaborare un piano industriale credibile da presentare al potenziale investitore. Secondo noi, l'Alitalia ha un potenziale commerciale di tutto rispetto e se gestita correttamente può dare grandi soddisfazioni ad un investitore. Una volta che le adesioni saranno sufficientemente numerose da far capire che il personale è pronto a fare la propria parte per far rinascere per l'ennesima volta la fenice, il capitale può essere dispiegato.

Credi che una compagnia di Trasporto aereo possa mettere a frutto una forma di azionariato dei dipendenti? L'esperienza del passato ci ha resi cauti e un po' sospettosi.

R: Grazie della domanda che ci permette di sfatare alcuni miti sull'azionariato. Se noi analizziamo oggettivamente l'esperienza dell'azionariato, dobbiamo dire che ha funzionato nel senso che l'azienda è andata in utile. È stato l'unico periodo negli ultimi venti anni in cui i bilanci non sono andati in rosso. Fu assicurata la pace sindacale, il sindacato piloti ha potuto ottenere una considerazione che oggi sembra irraggiungibile. Quello che non ha funzionato - e non avrebbe potuto funzionare - è la cooperativa azionisti, cioè come i dipendenti si sono auto-organizzati per rappresentare la categoria. Anzitutto, mancava un codice etico (che invece noi abbiamo già approntato per evitare derive personalistiche nella gestione della cosa collettiva). Mancava poi una logica nell'architettura della stessa cooperativa, poiché chi andava via portava con sé le azioni, mentre che entrava non ne aveva diritto. Il contenitore era destinato così a svuotarsi nel tempo. Certamente, ci sono state delle anomalie che hanno pesato sulla percezione negativa di questa esperienza. Ad esempio, i dirigenti si sono svincolati dal lock-up azionario sei mesi prima dei dipendenti. Poi ci sono stati gli investimenti fatti con le banche che hanno portato alcuni ad impegnarsi finanziariamente e a perdere tutto. Ma tante altre persone, con il ricavato delle azioni si sono potute comprare una casa.

Prevedete di estendere l'azionariato anche al personale in pensione o degli scali esteri? Di quali altri elementi della società imprenditoriale intende valervi?

R: L'azionariato diffuso è un punto di forza di molte società, ad esempio quelle calcistiche, poiché permettono di avere il controllo con una quota minima. Anche 5 milioni di euro possono fare la differenza per entrare nel consiglio di amministrazione. Un'altra idea al vaglio è anche quella del crowd-funding. Esistono società ad hoc che fungono da intermediari per la raccolta di fondi intorno ad un progetto. Si può chiedere ai potenziali investitori: "Dato che l'Alitalia intende garantire ai propri soci un biglietto l'anno per i prossimi tre anni, sei disposto ad investire 100 euro per diventare azionista?". Sarebbe una condizione win-win, poiché chi non viaggia in aereo almeno una volta l'anno? Con quella cifra avrebbe garantito dei viaggi ad un costo totale molto inferiore a quello delle low cost. Se due milioni di persone aderiscono a questo progetto (due milioni su ventitré milioni di passeggeri trasportati è meno del 10%) si reperisce la cifra interessante di 200 milioni di euro, con cui si può comprare tutta la compagnia. Consideriamo inoltre che ad oggi l'Alitalia ha circa otto milioni di posti invenduti e quindi potrebbe fidelizzare di più i clienti, occupando i posti che sono eccedenti il break-even point.

Grazie Antonio. In bocca al lupo.