

Alitalia, costi elevati e rendimento limitato

Pubblicato: Mercoledì 16 Gennaio 2008

Prima di poter dare una risposta riguardante il probabile futuro assetto del personale Alitalia dopo la ventilata acquisizione della nostra compagnia di bandiera da parte del gruppo AirFranceKLM, è necessario fare alcune premesse. I costi di esercizio di una aerolinea sono la somma dei costi diretti (DOC = Direct Operative Costs) e dei costi indiretti (IOC = Indirect Operative Costs). I costi diretti sono relativi al costo vero e proprio dell' utilizzo dell' aeroplano, cioè quando vola, se l' aeroplano resta fermo sul piazzale non comporta alcun costo diretto. I costi diretti comprendono: il costo di ammortamento dell' aeroplano o di leasing, il costo dell' equipaggio di volo, il costo del combustibile, il costo della manutenzione e ricambi, il costo o diritto di atterraggio ed infine il costo dell' assicurazione. I costi indiretti riguardano invece i costi di amministrazione, quelli di vendita dei biglietti da parte delle agenzie private, poi gli eventuali costi della pubblicità e sponsorizzazioni. Una aerolinea ben gestita ha costi indiretti che non superano mai il 25-30% del costo diretto. Se un' aerolinea supera suddetto valore, difficilmente potrà risultare in attivo e quindi bisognerà compensare le perdite con interventi statali, vedi appunto Alitalia o con i profitti del petrolio, come nel caso delle Aerolinee degli Emirati del Golfo Persico.

Analizzando il numero di impiegati di una aerolinea in rapporto al numero di aerei ed al numero totale dei posti vendibili si ha una chiara visione se il personale totale dell' aerolinea è sovradimensionato o adeguato. Un rapporto adeguato personale/posti vendibili dovrebbe aggirarsi sul 75%. Se si supera questo valore è facile dedurre che si può incorrere in elevati costi indiretti e mettere in crisi l' aerolinea.

Come d' obbligo, per esaminare più a fondo la situazione Alitalia, dobbiamo ancora una volta ricorrere ad una tabella di confronto con le altre aerolinee.

Aerolinea	No. Aerei	No. Impiegati	No. stimato Posti vendibili	Rapporto Impiegati/aereo	Rapporto % Impiegati/posti
Alitalia	148	18.182	23.000	123	79%
British Aw.	234	47.012	55.000	200	85%
Lufthansa	237	37.042	50.000	156	74%
AirFrance	257	102.422**			
KLM	103	30.118**			
Singapore Al.	93	13.729	27.000	147	51%
low cost					
Southwest	483	31.729	65.000	65	49%
Easyjet	110	3.875	14.000	35	27%
Ryanair	122	3.201	20.000	26	16%

(Fonte: Flight International-Aprile 2007)

Vanno escluse l' AirFrance e la KLM che hanno un numero di impiegati circa doppio delle compagnie di pari dimensioni, evidentemente esse hanno al loro interno altre partecipazioni come ad esempio: manutenzione velivoli per conto terzi, esercizi alberghieri, ecc., altrimenti non potrebbero essere largamente in attivo.

Dalla tabella si può notare che l' Alitalia ha attualmente un numero di dipendenti superiore alla media delle altre aerolinee.

La Lufthansa presenta un rapporto impiegati/posti vendibili inferiore all' Alitalia, sebbene abbia nella sua flotta il 35% di aeroplani a lungo raggio, mentre la British Aw. con il 52% di velivoli a lungo raggio ha solamente un 6% in più nel rapporto impiegati/posti vendibili.

Per meglio evidenziare l'importanza di suddetto rapporto, prendiamo ad esempio la Singapore Al. L'aerolinea singaporiana è composta da velivoli tutti a lungo raggio che volano in media 12-14 ore al giorno, cioè circa 400 ore mensili. Gli equipaggi hanno mediamente turni di 100 ore mensili (circa 2 voli alla settimana), da cui si deduce che per ogni aeroplano occorrono 4 equipaggi composti da 3-4 piloti ed almeno una dozzina di assistenti di volo; cioè da 15 a 20 persone. Il rapporto personale di volo (circa 7.000 persone) rispetto al numero totale di impiegati è superiore al 50% mentre con l' Alitalia saremo circa al 25%.

Tralasciando i dati delle 2 aerolinee low cost europee Ryanair e Easyjet, che mostrano rapporti personale/velivolo veramente eccezionali, possiamo notare dalla tabella che la Southwest, con una flotta di velivoli tutti a corto raggio, come del resto è quasi tutta la flotta dell' Alitalia, presenta un rapporto personale/velivolo che è di pochissimo superiore alla metà di quello Alitalia.

Da quanto esposto, il lettore può facilmente dedurre che il personale dell' Alitalia è sovradimensionato rispetto alla flotta e non ci dobbiamo meravigliare se entrambe le compagnie in competizione per l' acquisto della nostra compagnia di bandiera puntano a ridurre il numero.

Per Malpensa vale tutto un altro approccio. In tutti gli aeroporti del mondo di media-grande dimensione, c'è mediamente un impiegato ogni 1.000 passeggeri in transito. Il trasporto aereo civile mondiale ha conosciuto, dal dopoguerra, una crescita media del 5% annuo, valore che viene subito dopo quello dello sviluppo delle materie plastiche. Anche se cambiano o falliscono alcune aerolinee, il traffico aeroportuale continua ugualmente a crescere fino a saturare la capacità di traffico dell' aeroporto. L' aeroporto internazionale Kennedy di New York non andò in crisi quando fallì la Pan American Aw. agli inizi degli anni 90, e poi a questo fallimento si aggiunse quello della TWA una decina di anni dopo e pensare che queste due aerolinee avevano proprio al Kennedy i loro hubs. Se Malpensa non potrà funzionare come hub, potrà ugualmente continuare a crescere come aeroporto internazionale ed intercontinentale. Il cittadino di Milano che deve, ad esempio, volare in estremo oriente o in Sud America, sia che prenda un volo diretto da Malpensa per quelle destinazioni o passi da Francoforte o da Parigi, partirà sempre da Malpensa e non andrà certamente a prendere un volo da Torino o da Genova.

Un problema per il personale di Malpensa potrebbe verificarsi quando si saturerà nell' aeroporto della brughiera il traffico merci per mancanza di spazio, cioè piazzali di sosta velivoli e magazzini merci. Se il traffico merci dovesse spostarsi a Cameri in seguito al ritiro dell' Aeronautica Militare Italiana da quella base, ecco allora che compagnie charter e low cost troverebbero subito conveniente spostarsi sull' aeroporto novarese per ridurre i costi di atterraggio (landing fee).

Penso che sia ora molto bello concludere la nostra analisi ricordando la profezia fatta un secolo fa, nel 1914, da un pioniere dell' aviazione: l' aviatore britannico Claude Grahme White. «Prima l'Europa, e poi il globo, saranno collegati per via del volo, cosicché le nazioni diventeranno come i vicini della porta accanto. Si dimostrerà che la conquista dell' aria sarà alla fine il più grande e glorioso trionfo dell' uomo. Ciò che le ferrovie hanno fatto per le nazioni, le vie dell' aria lo faranno per il mondo».

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it