

ALITALIA CONTINUA A NON PAGARE I BAGAGLI DI FIUMICINO MA PASSERA COMPENSA ADR E METTE IL TURBO ALL'AUMENTO DELLE TARIFFE AEROPORTUALI

Il quarto anno di gestione "patriottica" inizia con un andamento a metà tra farsa e tragedia. La farsa dei bagagli e il dramma dei 76 lavoratori dell'Argol. Per loro, dal primo febbraio, c'è il baratro del licenziamento. Argol è una società di servizi che da 18 anni opera a Fiumicino per conto di Alitalia nella movimentazione e nella logistica. Il problema è che Cai non ha rinnovato il contratto per il 2012. Motivo ufficiale la "internalizzazione". Tradotto in italiano, significa che la compagnia di bandiera ha deciso di occuparsi direttamente del servizio fin qui assicurato da Argol. Ma secondo i sindacati si tratta solo di un "pretesto", perché alla fine il servizio verrà svolto da "personale precario già assunto". Quindi, all'origine della rescissione del contratto con Argol ci sarebbe la necessità di effettuare l'ennesimo taglio di costi.

L'ossessione dei soldi che non ci sono è anche dietro il balletto del servizio di smistamento bagagli di Fiumicino che Alitalia continua a non pagare. A fine 2011, la società guidata da Napoleone-Sabelli aveva accumulato più di tre milioni di debiti nei confronti di ADR. Praticamente non aveva mai pagato il Net 6000, il nuovo sistema di smistamento automatico inaugurato a luglio del 2010. Qui la spiegazione ufficiale era il braccio di ferro sulla tariffa fissata dal gestore per ogni bagaglio trasportato.

Spiegazione debolissima, perché nulla impediva ad Alitalia di pagare quello che considerava il giusto prezzo in attesa della soluzione del contenzioso. E così, alla vigilia di Natale, gli Aeroporti di Roma annunciano la sospensione del servizio. A Fiumicino si prospetta una nuova Waterloo, perché l'Enac, codice di navigazione alla mano, sarebbe costretta a fermare gli aerei delle compagnie morose. Allora il presidente dell'ente di controllo, Vito Riggio, forte della richiesta arrivata direttamente dal ministro Passera, prima dà un buffetto all'Alitalia e poi ottiene da ADR una tregua natalizia.

Passate le feste, Riggio dà l'ultimatum. È il 5 gennaio: l'Enac annuncia il blocco del Net 6000 e il fermo degli aerei delle compagnie morose se entro il 10 gennaio non verranno saldate le fatture arretrate. Ma il "termine ultimo" passa senza che accada nulla. Il 13 gennaio si apprende che Net 6000 non verrà spento e resterà in funzione "per un altro mese e mezzo". Perché l'Enac ha chiesto un parere all'Avvocatura di Stato e bisogna "attendere" il verdetto. Due giorni dopo l'Enac ringrazia la società Aeroporti di Roma (controllata da Gemina che fa capo ai Benetton che sono anche azionisti Cai) per "l'alto senso di responsabilità" dimostrata nella vicenda.

A questo punto è evidente che il ministro Passera, l'uomo che da banchiere mise in piedi la cordata "patriottica" per la Nuova Alitalia, ha promesso qualcosa. Infatti.

Ancora una settimana e il governo vara il decreto cresci-Italia sulle liberalizzazioni. E che cosa troviamo tra le decine di misure varate dall'esecutivo tecnico di Mario Monti? Lo sblocco degli adeguamenti tariffari aeroportuali. Adesso, in attesa della nascente autorità per le reti, il potere per aumentare le tariffe passa tutto all'Enac. Basta la firma di Riggio. Senza altre autorizzazioni. Il decreto non è ancora in vigore, ma quello che c'è scritto sulla tariffe aeroportuali basta e avanza per far schizzare in alto il titolo Gemina che il 23 gennaio viene premiato dalla Borsa con un più 2,7 per cento. Benetton e i "patrioti" Alitalia ringraziano.