

SE IL RITARDO COLPISCE SUA ECCELLENZA

La vecchia Alitalia? Un buco nero, ma in soli dieci mesi i privati hanno ribaltato la situazione... Il recupero d'efficienza è stato miracoloso... il costo per sedile per chilometro è sceso a 7 centesimi... "Alitalia è cambiata"... È il messaggio della campagna pubblicitaria d'autunno firmato da Colaninno e Sabelli in uno spot da replicare in ogni occasione possibile.

Quella più ghiotta è stata generosamente offerta martedì 13 ottobre dal quotidiano La Stampa. Un "Forum" di due pagine per annunciare quattro nuovi voli internazionali che dal prossimo 15 dicembre collegheranno l'aeroporto di Caselle con Amsterdam, Berlino, Mosca, Istanbul.

Il confronto si è risolto in un monologo in cui la coppia che guida Cai ha potuto tranquillamente certificare la morte del "Piano Fenice", il piano industriale presentato un anno fa per lanciare la nuova Alitalia dei "patrioti". Il progetto prevedeva l'abbandono di Malpensa e Fiumicino come hub unico? Bene, adesso Napoleone-Sabelli annuncia una struttura "a rete" con "più basi": quattro al Nord e , fra poco, due al Sud: Napoli e Catania. Ripensamento anche per Malpensa: "Destinata a diventare l'aeroporto per i voli a basso costo..."

Intanto, come da tempo si sospettava, Air One non confluirà tutta in Alitalia. È un'altra modifica del Piano Fenice. La compagnia fondata da Toto sopravviverà. Manterrà il suo bel certificato di operatore aereo e continuerà a volare come low cost. Con il suo marchio e 17 Boeing 737.

Colaninno e Sabelli hanno deciso di spacchettare Air One. In termini tecnici, si chiama "trasferimento di rami d'azienda". Ed è previsto dalla legge 428 del 1990. Entro il 10 novembre, cominceranno a passare ad Alitalia gli Airbus (con il personale abilitato) e l'handling (Eas) di Air One. In tutto 1961 dipendenti. Per loro non sarà un trasferimento indolore. C'è una differenza di busta paga: i contratti Cai sottoscritti il 30 ottobre 2008 sono peggiori di quelli Air One. Secondo le ore di volo, il taglio delle retribuzioni di fatto oscillerà tra il 5 e il 20 per cento.

L'operazione di scissione e fusione salva Toto dal fallimento e condanna a morte i cassintegrati ex Alitalia togliendo loro qualsiasi speranza di ritorno al lavoro. L'arrivo di 1961 nuovi dipendenti targati Alitalia bloccherà l'assorbimento di personale dal bacino della cassa integrazione. Assorbimento previsto dagli accordi di Palazzo Chigi che vengono ancora una volta violati.

Secondo la versione ufficiale, ovviamente accreditata dai media, l'operazione servirà a Cai per "aumentare l'integrazione delle attività di volo". Ma una lettura meno accomodante vede in questo ennesimo gioco delle tre carte Alitalia-Cai-Air One un modo per togliere le castagne dal fuoco a Toto che ha – tra l'altro – un grosso

arretrato con l'Inps per contributi non versati ma è titolare delle opzioni sui nuovi Airbus da girare in leasing ad Alitalia.

Intanto la compagnia aerea dei "patrioti" continua a macinare ritardi e disservizi che smentiscono clamorosamente l'ottimismo elargito a piene mani da Colaninno e Sabelli. Il problema è che Alitalia è diventato argomento tabù. I cassintegrati sono spariti dalla scena. Per non farsi dimenticare, i piloti sono costretti a chiedere udienza alle "massime autorità dello Stato". Il 16 ottobre una delegazione composta da Riccardo Rosi, Roberto Calosso e Giulio Marrucci è riuscita a farsi ricevere dai capi segreteria di Montecitorio e di Palazzo Madama. Semplicemente per ricordare che "quasi il cinquanta per cento della categoria è in cassa integrazione" e non riesce a stabilire "relazioni industriali corrette" con Cai.

Quattro giorni prima, il 12 ottobre, ai cassintegrati che hanno realizzato il film denuncia "Tutti giù per aria. L'aereo di carta" vengono sbarrate le porte dell'Università Milano Bicocca. La proiezione del documentario e il dibattito sui mesi che hanno portato allo smantellamento della compagnia di bandiera con il taglio di diecimila posti di lavoro vengono annullati.

All'ultimo momento, il pavido rettore Marcello Fontanesi ha negato l'aula perché a uno degli invitati, guarda caso il premio Nobel Dario Fo, sarebbe mancata "la competenza" in materia. Se questa è la motivazione, siamo al ridicolo. Come sottolinea Dario Fo nella replica: "Qualsiasi persona sensata può avere un parere da esplicitare sulla vicenda Alitalia in un dibattito... mica dovevamo parlare delle tecniche di volo o di decollo. Dovevamo parlare di tutto quello che la gente sa. E cioè che c'è stata una manovra per evitare che Alitalia venisse comperata dalla Francia e l'opportunismo politico di Berlusconi che ha preannunciato la possibilità di salvarla perché era 'roba italiana'..."

La decisione del pavido Fontanesi spiega perfettamente il clima che circonda Alitalia. Non se ne deve parlare. Soprattutto, non si deve parlare dei suoi problemi. E la "libera" stampa si adegua. Tutta. Senza eccezioni. Compreso il "Fatto Quotidiano", il giornale di Marco Travaglio diretto dall'ex direttore dell'Unità Antonio Padellaro.

Il Fatto si è ricordato dello "scandalo Alitalia" solo domenica 18 ottobre, quando, Oliviero Beha, una delle sue firme di punta, si è incazzato dopo aver trascorso mezza giornata (sabato 17) nell'aeroporto di Verona aspettando (invano) la partenza del volo AZ 1492 per Roma. Dopo quattro ore di continui rinvii, il volo di Beha è stato cancellato e accorpato con quello successivo. Ma, di fronte al "fondato sospetto" che alla base della cancellazione ci fosse il numero dei passeggeri (appena una sessantina), Beha e 17 compagni di sventura hanno deciso di sporgere denuncia alla Polizia.

Di fronte a episodi di questa gravità, Cai fa finta di niente. A meno che a subire un ritardo non sia un vero VIP. Se poi a incappare nella rete dei disservizi è un

importante ministro del governo Berlusconi, allora i vertici della Magliana entrano in fibrillazione. Come testimoniano queste due mail inviate da Laura Cavatorta, responsabile Alitalia dello scalo di Fiumicino.

La prima è del 26 settembre. Ore 16,39. Oggetto: Segnalazioni VIP.

“Ieri abbiamo avuto l’ennesimo caso di una personalità a bordo di un nostro volo e della nostra incapacità di farlo partire puntuale, rendendo peraltro pienamente trasparenti le ragioni del ritardo, con dovizia di particolari che potevano essere risparmiati...”

Il volo in questione era il Fiumicino Genova e la personalità il ministro Claudio Scajola.

Vittima d’una sfuriata di Napoleone (Sabelli) in persona, la povera Cavatorta dà (involontariamente) tre notizie che meriterebbero un approfondimento. Uno: si lamenta per “l’ennesimo” ritardo d’un volo Alitalia. Due: accusa l’operativo di “incapacità”. Tre: sostiene che non bisogna rendere “trasparenti” le ragioni d’un ritardo.

Ripresasi dallo sconforto, due giorni dopo, la signora invia un secondo messaggio, con le disposizioni dettate dall’alto per evitare il ripetersi di incidenti come quello occorso a Sua Eccellenza Scajola.

La mail porta la data del 28 settembre, ore 19,53.

Cavatorta chiede all’ufficio voli di Fiumicino “priorità” assoluta per i passeggeri che contano. L’ordine è quello di assisterli a tutti i costi: “Fosse anche chiamare il responsabile del servizio operativo e chiedere chi penalizzare per garantire un’assistenza VIP”. In altre parole, quando a bordo di un volo Alitalia arriva gente come Scajola bisogna garantire il massimo. Se poi c’è qualche problema di personale, allora bisogna sottrarlo (“chiedere chi penalizzare”) ad altri voli e ad altri passeggeri... L’ordine si commenta da solo.

E non è finita. La signora vuole che l’informazione sull’assistenza VIP “sia conosciuta in corso d’opera anche dai capufficio e dai capiservizio fino ai direttori”. “Per evitare – conclude mestamente – di farci chiamare dall’Amministratore delegato e restare come beoti di fronte a eventi di cui non siamo a conoscenza”.

L’ultima frase permette di immaginare la scena di tre giorni prima. Il volo Fiumicino Genova è in ritardo e – al solito – non si sa quando riuscirà a partire. Ma questa volta a bordo c’è Sua Eccellenza Scajola. Il VIP va su tutte le furie, afferra il telefono e chiama Sabelli che a sua volta chiama la Cavatorta e s’incazza con lei che però non sa nulla e fa la figura del “beota”...

Povera signora Cavatorta. Ha avuto la sfortuna d’incappare in un tipo tosto come Scajola, un VIP che ha sempre avuto problemi di collegamento aereo con il suo collegio elettorale ligure e – probabilmente – non ha ancora digerito la cancellazione del volo ad personam imposto alla vecchia e vituperata Alitalia.

Correva l'anno 2002: il nostro eroe era titolare dell'Interno e la compagnia di bandiera istituì un collegamento quotidiano da Roma Fiumicino all'aeroporto di Albenga, 33 chilometri da Imperia, città natale del superministro.

Soppresso poco dopo, in seguito alle dimissioni dell'illustre passeggero dal Viminale, il collegamento Roma-Albenga ricompare nel 2003, quando Scajola torna al governo come ministro per l'attuazione del Programma. Solo che questa volta il volo ad personam non figura più nell'orario Alitalia. È finito tra le rotte della Air One di Carletto Toto. In regime di continuità territoriale e con i contributi dello Stato...