

AL CITTADINO NON FAR SAPERE... TORNA LA STRATEGIA DEL SILENZIO

Con l'arrivo dell'autunno, Napoleone Sabelli può tirare un sospiro di sollievo. Il caos estivo di voli e bagagli è alle spalle e la sua poltrona di amministratore delegato, almeno per il momento, è salva.

La resa dei conti con gli azionisti Cai è stata rinviata a fine anno, quando, dopo i dati del quarto trimestre, si porrà il problema della ricapitalizzazione. Su base annua, il buco di bilancio dovrebbe attestarsi attorno ai 500 milioni di euro, ma i "patrioti" di Alitalia hanno già fatto sapere da tempo che non verseranno nemmeno un euro. E allora? Si vedrà. Già si sente parlare di un possibile intervento del Tesoro attraverso la Cassa Depositi e Prestiti. Così, al danno della svendita ai privati si aggiungerebbe la beffa di un ritorno dello Stato.

Intanto, dopo aver archiviato un controesodo estivo che per i passeggeri della compagnia è risultato peggiore dell'esodo, Sabelli ha ottenuto la messa in riga del presidente dell'Enac Vito Riggio, reo d'aver minacciato il ritiro della licenza per i bagagli. Sconfessato pubblicamente dal ministro dei Trasporti Matteoli, il numero uno dell'Ente di controllo si è dovuto accontentare d'un buffettino. A metà settembre, chiuso l'annunciato vertice sul caos bagagli, Riggio ha fatto sapere d'aver chiesto agli *handler* sotto accusa (Az Service, Aviapartner e la spagnola Flightcare) un "nuovo piano" per riportare alla normalità la situazione. Piano che dovrà essere presentato "entro sessanta giorni". Cioè a metà novembre, quando il trasporto aereo tocca i minimi dell'anno. Una farsa.

E così, arrivato l'autunno, l'ex compagnia di bandiera è tornata alla strategia del silenzio. Forte della copertura del governo, confermata da Berlusconi in persona, Alitalia è scomparsa nuovamente dai media. Gli azionisti tacciono. Tutte le informazioni sullo stato di salute di Cai vengono occultate. Perfino i consigli di amministrazione possono concludersi senza comunicati. Tutto legittimo, visto che la società (grazie a una delle deroghe concesse dal governo) non è quotata in Borsa e non ha alcun obbligo di comunicazione.

E i sindacati? Finito il vento che tira e valutati i rapporti di forza, si limitano a far rullare i tamburi dello sciopero per allinearsi subito dopo. Anche i rappresentanti ufficiali dei piloti, che l'anno scorso si erano rifiutati di sottoscrivere l'intesa di Palazzo Chigi, si sono arresi. A metà settembre, l'Unione piloti ha firmato il lodo Letta. Quanto all'Anpac, si era già alleata con la Cgil che aveva firmato tutti gli accordi e siede al tavolo delle trattative con governo e Alitalia.

Messi ai margini da tutti, solo gli ex dipendenti in cassa integrazione cercano di far sentire la loro flebile voce. Alcuni di loro stanno organizzando una fiaccolata per ricordare la morte dell'ex compagnia di bandiera, a un anno dalla scomparsa. Un modo per rammentare ai signori della politica "il rispetto della legge 166", la

modifica della normativa sulle grandi imprese in crisi che poi è stato lo strumento grazie al quale a ottobre dell'anno scorso il Governo ha potuto trasformare migliaia di dipendenti Alitalia in fantasmi. Escluderli dal mondo del lavoro e metterli a carico dei contribuenti italiani. Per sette anni. Un'operazione che è servita soprattutto ad alleggerire Cai, visto che al termine, la maggior parte dei cassintegrati della compagnia di bandiera fallita non avrà maturato nemmeno i requisiti per la pensione.

Nessuno se ne occupa. Ma, finita l'estate, l'Alitalia non trova più spazio nemmeno tra le brevi di cronaca. Certo, i disagi per i passeggeri sono diminuiti, ma solo perché in autunno ci sono meno passeggeri. Comunque, troppi bagagli continuano ad arrivare fuori tempo massimo e molti voli continuano a decollare e ad atterrare in ritardo. A Fiumicino e negli altri aeroporti nazionali i disservizi subiti dai viaggiatori Alitalia continuano ad essere superiori a quelli dei clienti di Air France-Klm, Lufthansa, Iberia e di tutti i principali concorrenti europei.

Ma adesso il solo autorizzato a parlare di Alitalia è l'amministratore delegato. A metà settembre, Sabelli fa arrivare alle agenzie di stampa e ai giornali un suo messaggio ai dipendenti. Un autentico spot.

Secondo il Napoleone di Agnone, le notizie sono queste: i conti del terzo trimestre viaggiano verso il "pareggio". I livelli di regolarità di agosto sono stati "elevatissimi". La puntualità "in netto miglioramento". E i disguidi dei bagagli? Ci sono stati, ma come nelle estati precedenti.

È solo un modo, un po' goffo, per rispondere "agli attacchi della stampa" che agli occhi dell'amministratore delegato sono apparsi "ingenerosi" anche per il "grande sforzo che stiamo facendo...". Ma la stampa si è già adeguata. I disservizi, i ritardi, il caos organizzativo nel settore bagagli documentato dall'Enac sono scomparsi dai media. È la strategia del silenzio, appunto. Identica in tutto e per tutto a quella adottata fino alla vigilia dell'estate.

A metà gennaio 2009, finito il can-can mediatico sulla "cordata patriottica" voluta da Berlusconi, l'Alitalia "regalata" a Cai era già scomparsa dai nostri media. Un silenzio a dir poco sospetto o, se si preferisce, un caso esemplare del "nuovo conformismo informativo italiano".

Eppure sarebbe bastato andare in un qualsiasi aeroporto italiano e fare quattro chiacchiere con qualche addetto ai lavori disposto a raccontare la verità, per capire che Cai non era in grado di far decollare Alitalia. Aerei semivuoti, ritardi, imbarchi negati, cancellazione di voli, carenze negli equipaggi, disguidi bagagli. Un anticipo del caos che sarebbe esploso in piena estate.

STORIE DI TAGLI, SPRECHI E STRANE FORNITURE DEGNE DELLA VECCHIA ALITALIA...

E adesso? Adesso la situazione è un po' più complessa. Con pochi soldi in cassa e un buco ufficiale di 273 milioni di euro nei primi sei mesi dell'anno, Sabelli deve continuare a tagliare su tutto. Per evitare nuovi conflitti cerca di tenere buoni i sindacati che minacciano scioperi per i vuoti d'organico e le ripetute violazioni degli accordi di Palazzo Chigi, ma poi resta tutto come prima. Anzi. Con l'orario invernale, la compagnia subirà un'altra cura dimagrante con una riduzione dell'operativo. Milano non sarà più base d'armamento e i voli a lungo raggio, già all'osso (12), verranno ulteriormente ridimensionati.

I tagli di bilancio e la gestione privatistica della compagnia non impediscono però a Cai di mantenere forniture e sprechi degni della vecchia Alitalia controllata dall'Iri.

Per esempio, a Milano, si serve di due aziende di catering: Air Chef, ereditata da Air One, e LSG. la coesistenza di queste due aziende costringe a continui passaggi di mano dei trolley sbarcati e imbarcati sugli aerei per quei voli gestiti in arrivo da una ditta e in partenza dall'altra. Con trasbordi di carrelli da un camion all'altro e aggravio di tempi e costi.

Ma non è finita. Ad LSG è stato imposto un subfornitore, Star Food, con stabilimento a Fiano Romano, cioè a 600 chilometri di distanza da Milano Malpensa. Ogni giorno un Tir parte da Fiano, cambia motrice a Bologna e arriva a Malpensa dove scarica. Poi il Tir si sposta al mercato ortofrutticolo di Milano. Qui carica ortaggi e frutta e riparte per Bologna-Fiano dove la merce va in prelavazione. Le confezioni di prelavato (patate sbucciate, carote fatte alla julienne, insalata lavata e tagliata, cetrioli, eccetera) tornano a Malpensa insieme a biscotti, dolci e altri prodotti di fornitura per essere definitivamente lavorate nelle cucine delle aziende di catering in loco.

Dove sta la convenienza? Se il mercato più economico per fare la spesa è quello di Milano, che c'entra Fiano? A che scopo inserire l'intermediazione del fornitore, visto che gli stabilimenti di catering di Malpensa sono in grado di effettuare l'intero ciclo produttivo?

Stranamente, Alitalia è anche l'unica compagnia che in tempo di crisi imbarca ancora acqua e bevande in bottiglie da un litro e mezzo invece delle più economiche confezioni da un litro e delle classiche lattine da 33 centilitri. È tutto materiale destinato allo sbarco in caso di parziale utilizzo delle bottiglie. Sono decine di "pezzi" ogni volo. Uno spreco che fa lievitare i costi di fornitura. Chi ci guadagna?