

QUEL VOLO PER ISTANBUL

Dopo la disfatta di Fiumicino, i generali di Napoleone-Sabelli cambiano strategia. I piani per affrontare il secondo weekend di agosto sono tutti impostati sulla difesa. Adesso l'obiettivo è uno solo: evitare il peggio. Contenere l'onda d'urto del nuovo picco di traffico estivo, mantenendo i passeggeri entro i confini degli abituali "disservizi" che ormai non fanno più notizia. Così la compagnia gestita da Cai non finirà sui giornali per un altro flop. Gli azionisti "patrioti" non perderanno definitivamente la faccia. E il presidente del Consiglio potrà continuare a dire che "Alitalia ha ripreso a funzionare".

Il fronte caldo dell'aeroporto di Fiumicino continua, però, a riservare brutte sorprese. Venerdì 7 agosto la rete di trasmissione dati va improvvisamente in black out. Per un paio d'ore lo scalo romano piomba nel caos. Poi si scopre che la responsabilità è di Telecom e degli Aeroporti di Roma. I flash delle agenzie di stampa sul panico scatenatosi ai banchi Alitalia passano in seconda linea. Liquidati, al massimo, nelle poche righe in cui si dà conto delle proteste dei passeggeri.

Comunque sia, i sogni di rivincita (mediatica) partoriti da Napoleone-Sabelli vanno rinviati a tempi migliori. Gli addetti alla comunicazione Alitalia-Air One preferiscono imboccare la via del silenzio. Perfino la "task force" di dirigenti e impiegati messa in campo dall'amministratore delegato per affrontare l'emergenza dello scalo romano sembra svanita nel nulla. Nessuno ne parla più.

Lo spettacolo dei colletti bianchi che, abbandonata la scrivania, si offrono "volontari" per dare una mano a scaricare bagagli è uscito dal cartellone. Con sollievo dei lettori dei quotidiani romani ai quali, questa volta, verranno risparmiate le dichiarazioni di manager grondanti entusiasmo per la formativa esperienza fatta al check in o alle prese con cataste di valigie.

Ma dalle cronache del secondo esodo di agosto non è scomparsa solo la "task force dedicata multifunzionale" voluta dal Napoleone di Agnone. E' sparita pure qualsiasi notizia sull'Alitalia. Nessuno scrive dei troppi ritardi, delle coincidenze saltate, delle centinaia e centinaia di bagagli che viaggiano senza i loro legittimi proprietari. E ferreo è il silenzio su un fenomeno che da qualche giorno sta assumendo dimensioni preoccupanti: la cosiddetta "doppia assegnazione". La "doppia assegnazione" colpisce ormai centinaia di passeggeri Alitalia in transito. Quando si presentano al gate della coincidenza con in mano la carta d'imbarco rilasciata al check-in di partenza, trovano il loro posto occupato da un altro passeggero.

Se il quadro è questo, i lettori di quotidiani che si apprestano a partire nel secondo weekend di agosto cercheranno invano un qualsiasi accenno al clamoroso overbooking della settimana precedente.

Dei malcapitati che il primo agosto non hanno trovato posto su un volo prenotato e pagato da tempo nessuno si occupa più. Nessuno prova a raccontare, per esempio,

come si è conclusa l'odissea dei passeggeri rimasti a terra. Anzi. Ai lettori non è dato sapere nemmeno quanti fossero veramente i dannati dell'overbooking di sabato.

Esploso il caso, l'Alitalia si era mantenuta a lungo sul vago: "Un centinaio". Ma secondo il tam tam di Fiumicino sarebbero stati molti di più. Così, alla fine, l'ufficio stampa faceva filtrare due numeretti: 10 e 140. Il dieci si riferiva ai voli interessati, mentre 140 sarebbero stati i passeggeri coinvolti. Bene. Una settimana dopo, il 9 agosto, in un'intervista al Messaggero, Sabelli modificava anche queste cifre. Ammette "120 overbooking", con "76 passeggeri riprotetti", ossia imbarcati su altri voli, e "44 rimasti a terra", ma "alloggiati in albergo" a spese della compagnia. "Un disagio – concludeva sbrigativamente – che si può verificare ovunque nel mondo".

Sarà pure vero, ma colpisce l'assenza di qualsiasi autocritica da parte dell'amministratore delegato. Invece qualcosa da dire ci sarebbe stato. Per esempio, sul caos organizzativo che ha accompagnato e seguito l'overbooking. Invece, niente. Ancora più preoccupante è il silenzio dei giornali.

Eppure di storie che meritavano di essere raccolte ce n'erano. Come quella (ovviamente inedita) dei tre giovani amici costretti a fare una specie di giro d'Europa in 24 ore prima di potersi imbarcare su un volo Roma-Istanbul. Incolpevoli vittime d'un calvario che la dice lunga sul collasso della nuova Alitalia di Colaninno e Sabelli. Sabato 1 agosto, i nostri tre passeggeri si presentano a Fiumicino in perfetto orario e si mettono in fila per fare il check-in. Un'ora e quaranta prima della partenza sono davanti al banco accettazione dell'Alitalia, dove scoprono che i loro posti non ci sono più. Overbooking. Protestano, ma non c'è niente da fare. Incassano i 250 euro di penale e tornano a casa, dopo aver accettato di ripresentarsi in aeroporto la mattina dopo "alle 8 in punto".

La mattina dopo ai tre malcapitati viene proposto di raggiungere Istanbul via Varsavia. Dovranno prendere il prossimo volo Alitalia per la capitale polacca dove per loro è stata predisposta una coincidenza con il Varsavia-Istanbul di un'altra compagnia. Alla fine i tre accettano. S'imbarcano per la Polonia, ma l'aereo è in ritardo e quando arriva a Varsavia la coincidenza per Istanbul non c'è più. A questo punto, ai tre non resta che tornare in Italia. Possono partire con lo stesso volo che li ha portati a Varsavia, ma l'aereo atterrerà a Milano.

Arrivati a Milano, i tre giovani, furiosi ed esausti, si rivolgono a un addetto dello scalo per capire come possono fare a raggiungere la loro meta. Adesso c'è un altro problema. Da Milano non ci sono partenze Alitalia per Istanbul. Ci sarebbe, invece, il volo Alitalia della sera. Da Roma. I tre accettano di sobbarcarsi anche il ritorno a Fiumicino. Ma prima di rientrare a Fiumicino chiedono il check-in anche per il Roma-Istanbul che è sempre Alitalia. A Milano rispondono che non è di loro competenza emettere anche quella carta d'imbarco. Adesso i tre minacciano di chiamare i carabinieri. Allora l'addetto allo scalo milanese fa una cosa al limite della sicurezza.

Emette il true check-in solo per i bagagli. Lasciando che i tre giovani malcapitati vadano a prendersi la loro carta d'imbarco per Istanbul al varco transiti di Fiumicino. Ventiquattro ore dopo sbarcano, finalmente, a Istanbul. Hanno perduto un giorno di vacanza e dovranno pagare due penali. Una per l'albergo e l'altra per la macchina che avevano prenotato per il giorno prima.

BEFFA D'AGOSTO PER I VECCHI AZIONISTI ALITALIA

Mentre la nuova Alitalia privatizzata cerca di nascondere sotto il tappeto i cocci di una gestione fallimentare, gli azionisti della vecchia Alitalia pubblica, fallita e in amministrazione controllata, stanno per subire l'ultima beffa. Una beffa al limite della truffa che si consumerà entro la fine di agosto, tra l'indifferenza della politica e il silenzio dei media.

A fine giugno, dopo una serie di promesse non mantenute, il governo decide finalmente di occuparsi dei risparmiatori che si sono ritrovati in mano azioni e obbligazioni dell'ex compagnia di bandiera.

Il consiglio dei ministri approva un articolo inserito nel decreto fiscale per aumentare i rimborsi agli obbligazionisti. Agli azionisti viene invece riconosciuto il diritto di recuperare qualcosa attraverso uno scambio con titoli di Stato che potranno incassare alla fine del 2012.

Il valore delle azioni viene fissato attraverso un calcolo complesso. Prezzo medio dell'ultimo mese di negoziazioni delle azioni in Borsa, ridotto del 50 per cento. Alla fine, resterà poca cosa. Comunque, per tanti risparmiatori che avevano creduto nella vecchia Alitalia, è sempre meglio che niente. Tra loro ci sono anche i dipendenti che qualche anno fa, in occasione di un rinnovo contrattuale, ottennero azioni al posto di un aumento di stipendio.

Il primo luglio, con decreto legge numero 78, vengono fissati i termini del rimborso. L'ultima data utile per presentare la domanda è il 31 agosto 2009.

Il 4 agosto l'Abi, l'associazione bancaria italiana, invia agli istituti di credito una circolare con "le linee guida per attivare la procedura" e "sostituire le vecchie azioni Alitalia con i nuovi buoni del Tesoro che scadranno il 31 dicembre 2012". Una volta accettato lo scambio, gli azionisti rinunceranno "irrevocabilmente" a qualsiasi azione legale.

Tutto come previsto. Ma appena i primi azionisti si presentano in banca per la domanda, salta fuori la beffa. Siccome il taglio minimo dei titoli emessi dallo Stato sarà di mille euro, dovranno pagare subito una differenza cash. Facciamo l'esempio di un risparmiatore con un pacchetto di mille azioni che, fatti i conti, gli darebbe diritto a un rimborso di 272 euro. Bene, la banca gli chiederà di versarne subito altri 728 per raggiungere il taglio minimo del buono del Tesoro. Ma per incassare i suoi mille euro, il nostro risparmiatore dovrà aspettare più di due anni. Il 31 dicembre

2012, data di scadenza dei titoli messi a punto da un giocoliere come il superministro dell'Economia Giulio Tremonti.