

ALITALIA CON I CONTI ALLA GOLA... ADESSO NEMMENO COLANINNO ESCLUDE LA FUSIONE CON AIR FRANCE

Ossessionato dai soldi che mancano, Napoleone Sabelli cerca di fare l'impossibile per chiudere il 2010 senza traumi. Stretto fra azionisti che non tireranno fuori un euro e la "ragion di governo" che costringe ad occultare i tagli di personale indispensabili per alleggerire i costi, l'amministratore delegato di Alitalia fa quello che può. Intanto non paga i fornitori, come dimostra l'aut aut lanciato a fine novembre dalla Sea, la società di gestione degli aeroporti milanesi che reclama un credito di 17 milioni di euro. Ma siccome la compagnia di bandiera fa orecchio da mercante, Sea ha chiesto una mano al presidente del consiglio regionale della Lombardia, Davide Boni.

Da buon leghista, Boni è andato subito per le spicce: "Alitalia paghi quello che deve alla Sea o lasci liberi gli slot". Il riferimento è agli slot (le finestre di decollo e atterraggio) che la compagnia aerea dei patrioti berlusconiani occupa (soprattutto a Linate) senza utilizzarli, al solo scopo d'impedire ad altre compagnie (leggi Lufthansa) di farle concorrenza sulla cosiddetta "rotta d'oro" (Linate-Fiumicino).

"Forse Alitalia farebbe meglio a lasciare liberi i suoi slot in modo che possano essere assegnati ad altri vettori maggiormente competitivi..." ha attaccato Boni lunedì 29 novembre con un colpo sotto la cintura. Intanto Sea minaccia la sospensione dei servizi a terra se il debito non verrà saldato.

E Alitalia? Si dice "sorpresa" per i toni, in quanto sulla questione "c'è un giudizio in corso".

Ma se il credito vantato dalla Sea è diventato di dominio pubblico, così non è per gli altri conti sospesi. Per esempio, non è dato di conoscere l'ammontare dei crediti in sofferenza dovuti ai fornitori né a quanto ammontano gli arretrati dovuti all'Inps per i contributi previdenziali dei dipendenti Cai.

Il secondo fronte aperto da Sabelli è quello dei tagli di personale. Tagli assolutamente necessari che però vanno nascosti. Per non irritare, alle vigilia delle elezioni anticipate, il governo amico di Silvio Berlusconi che nel 2008 è tornato a Palazzo Chigi anche sull'onda della "italianità" della compagnia aerea di bandiera.

Le varie ipotesi di riduzione del personale sono comunque emerse il 26 novembre scorso durante un vertice informale tra l'azienda ed alcuni sindacalisti. Dopo aver fatto partire la cosiddetta esternalizzazione (in realtà una cessione) dei servizi a terra in quattro scali (Alghero, Cagliari, Bari e Brindisi) adesso Alitalia propone una cassa integrazione di due giorni al mese per i dipendenti di terra di Roma paventando lo spettro di oltre mille esuberanti. Poi c'è una richiesta di uscita per quattrocento volontari pronti alle dimissioni incentivate con esclusione – almeno per ora – del personale navigante. La ragione? I tagli a piloti e assistenti di volo, più

visibili degli altri, potrebbero fare notizia e alimentare polemiche a ridosso delle elezioni che sembrano ormai imminenti.

Ad ogni modo, il futuro della compagnia di bandierina sembra già scritto. Martedì 24 novembre è saltato fuori che ormai nemmeno il "patriota" Roberto Colaninno – presidente Cai e quarto azionista Alitalia dopo Riva, Benetton e Intesa San Paolo – esclude più (in pubblico) la fusione con Air France: "Nella vita non si esclude mai niente...Quando siamo partiti, il nostro obiettivo era quello di rilanciare l'azienda, ed è stato fatto, ora dobbiamo raggiungere il secondo obiettivo, che è l'utile di bilancio. Raggiungiamo quello e poi parleremo dei prossimi obiettivi...".. L'ammissione è clamorosa. Infatti il capo dei patrioti aveva sempre negato qualsiasi ipotesi di passaggio allo straniero e solo pochi giorni prima aveva severamente bacchettato Napoleone Sabelli che consigliava la fusione con Air France. Peccato che questa "notizia" sia stata – come spesso accade quando si tratta di Alitalia – completamente ignorata dai media italiani.