

PILOTI: 2010, FUGA DALL'ALITALIA

Spremuti, stressati, bastonati, umiliati e costretti al silenzio, molti piloti sono in fuga dall'Alitalia.

Il numero dei fuorusciti è top secret, ma i primi ufficiali che hanno lasciato la compagnia dei patrioti Cai sarebbero già una quarantina. E almeno altrettanti starebbero volando con la lettera di dimissioni nella tasca della divisa e con la speranza di ritrovare la tranquillità e la dignità perdute.

Colti di sorpresa, Colaninno e Sabelli hanno annunciato una sessantina di "corsi comando".

Un modo per offrire una prospettiva di carriera ai piloti più esperti e spingerli a rifiutare le offerte delle compagnie degli Emirati Arabi che – zitte zitte – stanno mettendo le mani sull'area business e sul lungo raggio.

Grazie alla ripresa del trasporto aereo internazionale e alla risposta del nostro mercato, le compagnie degli Emirati si sono messe a cercare piloti italiani. Scartati gli ex Alitalia in cassa integrazione, perché ormai non volano da troppo tempo, hanno preferito riservare i colloqui a quelli rimasti in servizio con un occhio di riguardo a primi ufficiali operanti sulle rotte internazionali.

Già, perché mentre la "nuova Alitalia" si concentrava sul poco redditizio mercato domestico sfruttando il monopolio di fatto regalato dal governo Berlusconi, Ethiad, Emirates e Qatar avviavano una massiccio piano d'investimenti e mettevano le mani sul traffico intercontinentale in arrivo e partenza dall'Italia. Il segmento più ricco, il solo dove le compagnie low cost non sono ancora penetrate.

Ora, al di là dei trionfalistici proclami di Cai sui buoni risultati del lungo raggio, i fatti dicono che la compagnia tricolore ha praticamente rinunciato a competere su quel mercato. Le macchine impegnate sui voli intercontinentali sono 19 in tutto. E se il Piano Fenice prevedeva l'arrivo di 17 A 330, nessuno giornale ha notato che all'inizio del 2010 l'azienda li ha ridotti a dieci. Non solo, ma ha pure cancellato la sostituzione (anche questa prevista da Piano) dei due A 330 Airone che quest'estate, guarda caso, hanno avuto problemi tecnici negli Stati Uniti con sospensione di licenza (poi ripristinata) e gravi danni economici per l'azienda.

E così lo spazio lasciato libero dall'Alitalia è stato pian piano occupato dalle tre sorelle degli emirati. Vediamo.

Qatar Airways, pluripremiata compagnia che marcia a un ritmo di crescita del 35 per cento all'anno, offre quattordici collegamenti settimanali dall'Italia con voli quotidiani da Roma Fiumicino e Milano Malpensa verso il suo hub di Doha.

Etihad Airways, compagnia di bandiera degli Emirati Arabi Uniti. Attualmente collega Milano Malpensa e il suo hub (Abu Dhabi) con 5 voli settimanali, ma ha già annunciato di voler passare nel 2011 alla frequenza quotidiana. La domanda c'è.

Secondo la compagnia, "il 70% della clientela italiana che arriva al Abu Dhabi poi prosegue per Thailandia, Australia, Indie e Filippine".

Infine Emirates Airlines, la più grande compagnia aerea del Medio Oriente. 32 nuovi Airbus 380 appena ordinati, un'espansione che prevede il raddoppio di aerei e personale e una crescente attenzione al ricco mercato del Nord Italia. Come testimoniano i due "eventi" di quest'estate: l'atterraggio sulla pista di Malpensa del primo 380 griffato Fly Emirates proveniente da Abu Dhabi e la sponsorizzazione del Milan, la squadra di calcio di Silvio Berlusconi, che – paradossalmente- è anche l'inventore della "cordata patriottica" e il grande protettore dell'Alitalia di Colaninno e Sabelli.