

Se abbiamo deciso di riproporre in home page un vecchio articolo ([Qualcosa non va?](#) , 11 marzo 2010) di Manuale di Volo, è perché oggi, come allora e come tante altre volte, occorre in qualche modo far sentire la voce della verità e del buon senso in mezzo alla marea montante della stupidità.

Oggi come allora siamo costretti a leggere sui giornali articoli al limite (e spesso oltre il limite) della demenzialità in riferimento al malore, purtroppo letale, che ha colpito giorni fa un comandante di American Airlines durante il volo. Lo sfortunato collega è morto mentre il suo copilota cercava di portare l'Airbus A-320 sul primo aeroporto disponibile nel minor tempo possibile.

Non starò qui ad elencare tutte le bestialità che ho letto in giro: gli amanti dell'orrido possono fare una breve ricerca su internet e togliersi ogni curiosità in proposito. Vi basti sapere che c'è chi ha scritto che il copilota, non sapendo bene cosa fare, avrebbe chiesto di essere messo in contatto con un collega anziano a terra per essere istruito, mentre un altro si è rallegrato del fatto che “questo” copilota non fosse come quello del volo GermanWings. E tutti, senza distinzione, hanno gridato più o meno apertamente al miracolo.

E' pleonastico ripetere, ma lo farò ugualmente, che quel copilota, nel suo ahimè vano tentativo di salvare il comandante, ha fatto quello che tutti i piloti di linea sono addestrati a fare in casi del genere: dichiarare emergenza e atterrare sull'aeroporto più vicino. E lo ha fatto, è lo standard professionale, da solo e riuscendo ad atterrare, con l'ovvia cooperazione dei servizi di controllo del traffico aereo, meno di 30 minuti dopo il manifestarsi del malore.

Siamo pagati (dicevo in quel mio vecchio articolo) per questo, e questo facciamo, giorno dopo giorno, senza troppi clamori.

Ma c'è di più. Se leggete attentamente le ultime righe dell'articolo riproposto vi troverete una polemica nemmeno tanto velata su un altro argomento caro a certi pennivendoli della stampa generalista: quello dei lauti (troppo lauti) stipendi dei piloti.

E questo argomento ci riporta ad un altro “allora” tornato in questi giorni di attualità e già toccato fugacemente nell' [ultimo articolo di Silvana Lovera](#) . Mi riferisco alla notizia della condanna inflitta a due ex AD di quella che tanti amano definire “vecchia” Alitalia, e che per maggior precisione chiameremo con il suo vero nome di Alitalia – Linee Aeree Italiane... l'Alitalia, per intenderci, a gestione statale.

E questo “allora” ha anche una data precisa, quella del 16 settembre 2008, e una *location* (termine orrendo e abusato, lo so) altrettanto precisa: lo studio televisivo di Porta a Porta, dove Bruno Vespa si precipitò a strappare dalle mani del comandante Fabio Berti, all'epoca presidente di ANPAC, una busta paga per poi sventolarla davanti alle telecamere.

Per l'ineffabile Vespa (e per l'altrettanto ineffabile Feltri, presente anch'egli in studio) in quella busta c'era la ragione del tracollo dell'Alitalia e la giustificazione del successivo intervento della "cordata di patrioti" voluta da Berlusconi: l'Alitalia falliva perché i suoi piloti, oltre a godere di intollerabili privilegi, erano troppo pagati.

Da allora tanta acqua è passata sotto ai ponti, e due degli ultimi AD di quella Alitalia, uno dei quali se n'era andato attribuendosi una buonuscita di 3 milioni di euro, sono stati oggi condannati a pene detentive, che non sconteranno mai, e a risarcimenti dell'ordine dei 350 milioni di euro. Con buona pace (e scusate se vi costringo a leggere per la terza volta questo nome) di Vespa e dei suoi sodali televisivi, oggi i giudici ci dicono che se Alitalia è fallita è perché c'era chi sperperava e rubava a piene mani.

E, sempre con buona pace del tre volte summenzionato e dei suoi sodali politici, possiamo affermare che neanche i "capitani coraggiosi" di berlusconiana memoria sono riusciti a fare di meglio. Hanno tagliato il personale, mandando a casa i più anziani (gettando così alle ortiche un'esperienza dal valore incalcolabile) e meglio pagati, hanno ceduto interi rami d'azienda (quelli che a loro parevano poco remunerativi) mandando a casa altre migliaia di persone, hanno goduto di protezioni di traffico inimmaginabili in ogni altro paese occidentale, eppure...

Eppure la loro Alitalia, quella che i media chiamavano "nuova" e che rispondeva al nome di Alitalia – Compagnia Aerea Italiana, ha continuato, come la "vecchia", a perdere un milione di euro al giorno, alla faccia delle diminuite entrate di quei privilegiati dei piloti. Sono bastati sei anni, ai "patrioti", per arrivare nuovamente sull'orlo del fallimento.

Fallimento scongiurato solo "grazie" all'intervento degli emiri del Golfo e della loro Etihad. E la nascita (è storia di quest'anno) di questa terza Alitalia, che si chiama stavolta Società Aerea Italiana ha significato ancora licenziamenti, cassa integrazione, tagli di linee e riduzioni di stipendio. E con tutto questo, è cronaca di queste ultime settimane, anche il primo AD di Alitalia SAI è saltato. Il motivo? Le perdite, ancorché diminuite, sono ancora vicine al milione di euro al giorno...

Se fossi maligno, direi che questi AD riescono a portare a terra non un solo aereo, ma un'intera compagnia aerea, in pochissimo tempo... deve essere per questo che sono pagati meglio dei piloti.

(8 ottobre 2015)