Quarantaduesima puntata del dossier Alitalia CAI, per gentile concessione di Felice Saulino
www.felicesaulino.it

Alitalia ai Francesi? Colaninno smentisce, ma poi...

Presentata sulla prima pagina dell'ultimo numero del settimanale economico di Repubblica (Affari & Finanza) a firma del responsabile dell'inserito, Marco Panara, ecco -puntuale- l'intervista in cui Roberto Colaninno smentisce la cessione della compagnia di bandierina. Ma come spesso accade al capo della cordata patriottica si tratta di una smentita che non smentisce nulla.

Se un lettore legge il titolo e basta: "Alitalia non sarà francese", può cadere nell'inganno. Infatti, martedì 19 aprile, quasi tutti i quotidiani che hanno ripreso la notizia hanno parlato di un "no secco" alla vendita ai francesi. Ma se un lettore meno distratto si prende la briga di leggere le parole del presidente Alitalia scopre che l'affermazione incautamente sparata nella prima riga di titolo di Affari & Finanza è accompagnata da una serie di se, di ma e di forse.

Alla fine, l'impressione è che il furbo ragioniere di Mantova, si stia preparando il terreno per salvare la faccia al momento del passaggio di mano, quando -forte di interviste come questa concessa a Panara- potrà dire: io volevo tenermela l'Alitalia, ma sono stato costretto a venderla, perché mi hanno lasciato solo, senza aeroporti competitivi e senza le infrastrutture necessarie per un trasporto aereo concorrenziale...

Ma andiamo con ordine e cominciamo dalla risposta alla prima domanda: "Alitalia diventerà francese?". Secondo Colaninno "Non ci sono impegni, lettere o patti parasociali che impongano di vendere ad Air France Klm e, ad oggi, non prevedo nulla del genere". Attenzione alle ultime parole: "Ad oggi non prevedo nulla del genere...". Qui, un intervistatore degno di questo nome avrebbe dovuto fermarlo subito per chiedergli: "Presidente, e domani?". Ma la domanda non è stata fatta e la cosa è rimasta in sospeso.

Comunque sia, Panara al termine di un lungo spot del presidente Alitalia sul "lavoro straordinario" fatto fin qui dall'amministratore delegato Sabelli, cosa che lo renderebbe "tranquillo sul piano gestionale e operativo" della compagnia di bandierina, pone il problema: "Quindi tutto bene, la proprietà non cambierà".

E qui il furbo Colaninno dà il meglio di sé. "Un attimo, mi faccia finire. Il punto è che ora dobbiamo crescere, sviluppare le potenzialità dell'Italia e della compagnia, questo però richiede tre condizioni: un rafforzamento degli aeroporti, la creazione delle infrastrutture di collegamento e un rafforzamento della capacità di Alitalia di esprimere a pieno le potenzialità del suo business".

Concentriamoci sui primi due punti: aeroporti e collegamenti. Siccome l'ammodernamento d'un sistema aeroportuale e -soprattutto- i collegamenti degli scali con le città non dipendono da Alitalia, ma dagli enti locali, dal governo e dalla politica, tra qualche mese il mandato

Le smentite di Colaninno

Scritto da Felice Saulino

adeguamento potrebbe diventare l'argomento forte utilizzato dai patrioti CAI per giustificare la vendita ad Air France e la loro uscita di scena.

Se le cose andranno così è perfino probabile che la "cordata patriottica" riuscirà ad occultare i risultati della gestione CAI. Colaninno assicura che il lavoro di Sabelli è stato fin qui "straordinario" e che questo lo rende "tranquillo" sulla gestione della compagnia. Ma i pochi dati disponibili danno un quadro della situazione tutt'altro che tranquillizzante.

Nata nel 2008 senza debiti, perché quelli della vecchia Alitalia erano stati tutti scaricati sullo Stato, liberata dall'eccesso di personale messo a carico dell'INPS, aiutata dal governo amico perfino con una deroga antitrust sul mercato domestico, la compagnia patriottica continua ad essere in rosso. I suoi aerei volano poco: 7 ore al giorno contro gli 8 della media mondiale. Anche il load factor, il coefficiente di riempimento degli aerei, è inferiore a quello della concorrenza internazionale.

Ma il dato più sconcertante, come ha impietosamente sottolineato Giorgio Meletti sul Fatto Quotidiano riguarda i piloti. Nel 2008 furono messi sul banco degli imputati dalla coppia Colaninno Sabelli che li accusava di volare solo 560 ore all'anno contro le 700 dei colleghi tedeschi di Lufthansa". Bene, i piloti della nuova Alitalia gestita da Colaninno e Sabelli volano meno di prima: 530 ore l'anno.

Articolo pubblicato su www.felicesaulino.it sotto licenza Creative Commons, riprodotto per gentile concessione dell'autore