

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

Con CityLiner anche il pilota è low cost...

Il record di luglio (2.600.000 passeggeri, 8,4% in più rispetto a luglio 2010) e il buon andamento di agosto fanno tirare un sospiro di sollievo al vertice della “compagnia di bandierina”.

Ma non basta. I conti sono quelli che sono. Perfino lo “straordinario” secondo trimestre 2011 (parola di Colaninno) si è chiuso in deficit con una perdita netta di 94 milioni di euro. Quindi, Napoleone Sabelli deve continuare a tirare la cinghia. E lo sta facendo da par suo, tagliando su tutto e cercando di far cassa in ogni maniera possibile.

Secondo la testimonianza di un assistente di volo al settimanale l'Espresso, non vengono riparati nemmeno i forni per riscaldare la cena sugli aerei. Alcuni sono rotti da mesi e le segnalazioni del personale vengono regolarmente ignorate. Una nota sindacale rivela che a Fiumicino il contributo mensa per i dipendenti chiamati ai corsi d'aggiornamento è passato da 60 centesimi a 8 euro a pasto con trattenuta in busta paga e senza alcuna comunicazione da parte dell'azienda.

In piena estate, il centro di assistenza telefonica Alitalia ha cambiato numero. La conseguenza è che adesso i costi delle telefonate per prenotare e acquistare i biglietti tramite “customer care” risultano superiori a quelli di tutte le compagnie concorrenti. Per gli utenti della rete mobile (ad eccezione di TIM) si tratta di una batosta senza precedenti. Dieci minuti di telefonata possono sfiorare i dieci euro. Un record.

La politica della lesina serve a Sabelli per arrivare a fine anno. E poi? Poi, come ha fatto capire Colaninno nella sua ultima esternazione agostana intervenendo a “Cortina incontra”, i patrioti berlusconiani usciranno di scena: “Oggi non sono in grado di dire che cosa succederà in futuro...vedremo se avere la bandiera nazionale sull'azienda sarà una condizione decisiva”...Più chiaro di così!

Allora, se il destino è segnato, se il passaggio ad Air France è solo questione di mesi e la trattativa per la super-holding con Air France-Klm, sede e quotazione in borsa a Parigi, è in pieno svolgimento, Sabelli ha anche un'altra *mission*, oltre al ferreo controllo della cassa. Il lavoro sporco. Quello che il colosso transalpino non potrebbe fare dopo aver assorbito l'Alitalia. Anche questa partita è già cominciata.

A dicembre scade la moratoria antitrust che ha regalato alla compagnia patriottica il monopolio tra Fiumicino e Linate. L'operazione è stata realizzata con la cessione degli *slot* (sommati) della vecchia Alitalia e di Airone.

Slot

che la “compagnia di bandierina” con settemila dipendenti e settanta aerei in meno non può

utilizzare, ma il cui controllo finora è servito per impedire alla concorrenza di operare sulla “rotta d’oro”.

Bene, in vista della scadenza della deroga antitrust CAI ha cominciato a premere sul governo amico dell’azzoppato Berlusconi per ottenere una proroga. La notizia è diventata ufficiale quando (sempre in pieno agosto) su Panorama, periodico che fa capo alla Mondadori e quindi alla famiglia Berlusconi, è apparsa un’ambigua dichiarazione di Roberto Castelli, viceministro delle Infrastrutture. Un uno-due in cui l’esponente leghista prima si dichiara “contrarissimo” alla proroga e poi confessa di essere “scettico” sul diniego da parte del governo: “Penso che la compagnia chiederà due anni ma che almeno 12 mesi le saranno concessi”. Con buona pace dell’Unione Europea, della concorrenza e del libero mercato.

Altro “favore” ad Air France è l’espansione di CityLiner, ramo low cost che fu creato dalla Airone di Carletto Toto e da dicembre 2008 fa parte di CAI. Alitalia sta potenziando questo ramo d’azienda. Crescono i collegamenti interni targati CityLiner e -di conseguenza- aumenta il bisogno di personale a basso costo della sussidiaria. Alitalia dovrebbe prelevarlo dal bacino della cassa integrazione, ma secondo i sindacati, per le assunzioni di settembre sta usando “soluzioni di fantasia” ignorando gli accordi sottoscritti e ogni criterio di anzianità. Un modo per dire timidamente che l’azienda viola i patti e offre retribuzioni bassissime. E così un pilota può vedersi offrire uno stipendio mensile di duemila euro o poco più (22 mila euro lordi l’anno), un assistente di volo mille e un comandante, nella migliore delle ipotesi, quattromila. Prendere o lasciare.

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