

Nona puntata del Dossier Alitalia-CAI, per gentile concessione di Felice Saulino www.felicesaulino.it

“Mercato... efficienza... trasparenza”. Ecco tre parole magiche che Colaninno e Sabelli continuano a infilare in tutte le loro esibizioni pubbliche.

Sono parole usate per enfatizzare i “cambiamenti” introdotti dai privati che in meno di un anno avrebbero “salvato” Alitalia. Ma sono anche parole spesso, troppo spesso, contraddette dalla realtà della compagnia aerea e dalle scelte dei suoi vertici.

Messi assieme dalla politica, i “patrioti” sono condannati dal loro peccato originale a una contiguità con i Palazzi del potere romano da fare invidia alla vecchia Alitalia parastatale.

Eppure, a un anno di distanza dalla “privatizzazione”, di fronte ai continui richiami del vertice Cai alle superiori virtù del libero mercato, nessun sindacalista, giornalista o esponente dell’opposizione trova lo spunto per rinfrescare la memoria alla coppia Colaninno-Sabelli. Ricordando la lunga serie di provvedimenti in deroga presi nel 2008 dal neonato governo Berlusconi per consentire alla cordata tricolore di aggirare leggi, normative e regolamenti. Insomma, di prendersi l’ex compagnia di bandiera trasformata in un monopolio di fatto, dopo aver scaricato una montagna di debiti sui contribuenti italiani.

Intanto il premier continua a offrire il suo scudo protettivo ai “patrioti”. L’ultima occasione per far sapere che Cai non si tocca si è presentata a metà ottobre. Con la solenne presentazione a Villa Madama, la sede di rappresentanza del governo, d’un faraonico “piano di sviluppo” degli aeroporti di Fiumicino e Malpensa.

Piccolo particolare: il progetto dovrebbe essere finanziato con le tasse aeroportuali che i passeggeri pagano ogni volta che comprano un biglietto. Il decreto interministeriale è stato già firmato dal solerte ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, ma non da Giulio Tremonti che avrebbe sollevato qualche perplessità. Sembra che i dubbi del superministro dell’Economia, da sempre vicino alla Lega, sia legata al grande ampliamento dello scalo romano.

Se poi diamo una rapida occhiata al progetto, scopriamo che “lo sviluppo” del Leonardo da Vinci comprenderebbe l’area di Maccarese. Bene, i terreni della Maccarese spa sono di proprietà della Finanziaria Edizioni srl, che appartiene alla famiglia Benetton, azionista di riferimento di Adr (la società aeroporti di Roma) e grande azionista di Cai.

Le resistenze di Tremonti confermano solo che la nuova Alitalia continua ad avere qualche problema con quella parte della maggioranza che fa riferimento a Bossi. Ma i “patrioti” sanno di poter contare sull’appoggio pieno e incondizionato di mezzo governo. In alcuni casi, i protettori politici sono addirittura gli stessi che hanno spalleggiato i vertici della compagnia di bandiera portata al fallimento. A provare questa continuità tra vecchia e nuova Alitalia, ecco la storia (in parte inedita) del pilota Federico Matteoli, figlio di Altero.

Trentacinquenne primo ufficiale in forza a Cai, con base a Milano e abilitazione per MD 80, Matteoli junior sta per passare alla cloche del B 777, aereo destinato al lungo raggio. Il corso per la nuova abilitazione dovrebbe iniziare il 9 novembre prossimo. Il “cambio macchina” metterà il “figlio di papà” in pole position per il salto finale: la promozione a comandante. Un’acrobazia con decollo verticale che consentirà al giovane Federico di lasciare il fondo della classifica d’anzianità Alitalia e passare nella serie “A” dei voli intercontinentali, scavalcando centinaia di colleghi. L’ultimo dato ufficiale delle liste d’anzianità dei piloti Alitalia (esclusi i comandanti) lo vede in coda alla classifica: posto numero 991.

Un clamoroso caso di nepotismo che avviene nell’indifferenza generale, coperto dal silenzio di media e sindacati. A cominciare dai rappresentanti dei piloti che fino ad oggi non hanno dedicato all’avvenimento una riga di comunicato. Anzi. Adesso si preoccupano solo di tenere a freno qualche mosca bianca che non si rassegna e li accusa di viltà.

Ma vediamo come hanno fatto Sabelli & C. a spianare la strada al pilota Matteoli. Utilizzando – è la versione corrente – la cosiddetta clausola del 25 %. Inserita nel contratto Cai, la clausola consente al management della compagnia di scegliere liberamente un quarto del personale necessario, al di fuori di graduatorie e liste di anzianità.

Comunque sia, il giovane Matteoli sta per diventare l’involontario testimonial della continuità tra nuova e vecchia Alitalia. Dopo l’attentato alle Torri Gemelle e la crisi del trasporto aereo seguita all’11 settembre è stato l’unico pilota assunto a tempo indeterminato dall’ex compagnia di bandiera.

Ecco la storia. Marzo 2002, Altero Matteoli è Ministro dell’Ambiente, ma – soprattutto – è uno dei colonnelli di Fini e An ha un certo peso nell’Alitalia dei boiardi di Stato. L’uomo di fiducia degli ex missini alla Magliana è un grande amico di Matteoli. Si chiama Luigi Martini: ex calciatore della Lazio, poi pilota Alitalia, infine parlamentare di Alleanza nazionale per due

legislature.

E Matteoli junior? Non ha ancora compiuto trent'anni e lavora in piccola compagnia di charter: Eurofly. Il 19 marzo viene prelevato da Alitalia insieme a un altro pilota, il collega Ponte. Contratto a termine per far fronte a "necessità temporanee", si legge nella lettera. Non si può fare di più. Il trasporto aereo internazionale è in ginocchio e anche la nostra compagnia nazionale è stata costretta a prendere una misura drastica: il blocco delle assunzioni, come previsto dalla legge 223.

Come previsto, alla scadenza, dalla Magliana partono due lettere di mancato rinnovo. Ma, guarda caso, solo quella destinata al pilota Ponte arriva a destinazione in tempo utile per far scattare la disdetta. E Matteoli? Un provvidenziale disguido, fa arrivare la sua lettera in ritardo. La mancata rescissione del rapporto di lavoro entro i termini previsti fa scattare il contratto a tempo indeterminato.

Passano gli anni e la crisi Alitalia si aggrava. Alla fine del 2008 viene decretato il fallimento. È il momento della privatizzazione. I "patrioti" di Berlusconi annunciano lacrime e sangue. Per diecimila dipendenti e metà dei piloti è cassa integrazione. Un destino che non dovrebbe risparmiare nemmeno Federico Matteoli. È giovane ed ha un'abilitazione per un vecchio aereo (MD 80) che i vertici di Cai hanno deciso di mettere a terra per sostituirli con i più moderni Airbus prenotati da Carlo Toto.

Ma ai big della nuova Alitalia, proprio come a quelli della vecchia, il destino del giovane Matteoli sta molto a cuore. Una nuova graduatoria milanese cucita su misura per il figlio di papà gli evita la cassa integrazione e gli fa "conquistare" la seconda miracolosa assunzione a tempo indeterminato della sua incredibile carriera.

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