

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

Cinquecento milioni di euro. Dovrebbe essere questo il deficit accumulato a fine 2009 dalla Nuova Alitalia. Ormai la cifra viene sussurrata (in privato) dal top management della Magliana.

Euro più, euro meno, siamo al doppio del buco previsto da Colaninno e Sabelli solo poche settimane fa, quando, con i dati del terzo trimestre (tradizionalmente il migliore dell'anno), andavano enfatizzando il ritorno all'utile operativo". Uno spot per far passare il messaggio dei "patrioti" che avevano "stabilizzato" il malato e compiuto il "miracolo" del salvataggio.

E così si spiega anche l'improvviso cambio di tono registrato nelle ultime dichiarazioni di Napoleone Sabelli. Abbandonati i trionfalistici proclami dell'autunno, l'amministratore delegato adesso parla di una chiusura di bilancio (2009) "accettabile" e anticipa una 2010 "difficilissimo" per effetto dell'aumento dei prezzi petroliferi.

Ma un buco attorno ai cinquecento milioni è quanto da tempo aveva previsto un analista indipendente come il professor Ugo Arrigo. Il conto è presto fatto. Basta aggiungere un centinaio di milioni di perdita operativa del quarto trimestre ai 270 accumulati nei primi nove mesi dell'anno. Poi bisogna sommare le imposte e almeno 30 milioni a trimestre di oneri finanziari. Ed eccoci arrivati al mezzo miliardo.

Deficit che però risulterebbe indigeribile per la "cordata patriottica" di Cai indisponibile – come è noto – a qualsiasi aumento di capitale. Allora per fare cassa e tamponare le falle di bilancio, al Napoleone di Agnone resteranno solo due strade: intercettare altri finanziamenti più o meno occulti elargiti dal governo amico di Silvio Berlusconi e cedere qualche asset ad Air France che potrebbe passare dal 25 al 35-37 per cento.

Il cavallo di Troia per intercettare finanziamenti e benefici fiscali dovrebbe essere la compagnia low cost di Cai. La realizzazione del nuovo giocattolo (se ne parla da tempo) garantirebbe una serie di benefici economici e fiscali. Se le cose stanno così, ecco spiegato il recente attacco di Sabelli a Ryanair, la regina delle low cost, accusata di fare utili "grazie ai contributi" pubblici ricevuti.

Ma le brutte notizie per Cai non finiscono qui. Dopo un anno di paralisi, il fronte sindacale comincia a dare qualche segno di vita. L'Avia, che riunisce la stragrande maggioranza degli assistenti di volo (circa 1500) iscritti ai sindacati, ha stretto un patto federativo con la Cgil. E la stessa cosa stanno per fare i piloti con la neonata Ipa, che chiuderà le iscrizioni il 7 gennaio prossimo e avrebbe già raggiunto quota mille.

A fine gennaio, la Cgil dovrebbe raggruppare il grosso del personale Alitalia diventando una controparte vera per i vertici di Cai che fino ad oggi hanno potuto (indisturbati) fare il bello e cattivo tempo: ignorando parte degli accordi sottoscritti l'anno scorso a Palazzo Chigi, spremendo il personale, violando leggi, norme e regolamenti.

Sarà un bello spettacolo vedere le reazioni di Napoleone Sabelli e dei "patrioti" di fronte all'ascesa dell'odiato Epifani e alla perdita di potere di sindacati fin troppo morbidi come l'Ugl (ridotto a rappresentare poche decine di piloti) o l'Upi abbandonato da molti iscritti proprio in seguito all'appiattimento del vertice su posizioni apertamente filoaziendali.

Chi non dirà nulla su questo capovolgimento di fronte sarà mister AirOne Toto. Nonostante la sua nota allergia al sindacato, continuerà a disinteressarsi della nuova Alitalia dove non ha alcun ruolo operativo. Accontentandosi, si fa per dire, di lucrare sulle opzioni per i famosi Airbus che aveva ordinato in Irlanda e adesso verranno utilizzati per rinnovare la flotta della Nuova Alitalia.

Il furbo costruttore abruzzese, c'è da scommetterci, continuerà a fare il semplice consigliere d'amministrazione lasciando che i compagni di cordata se la sbrighino da soli e trovino una via d'uscita. Perché lui, Carletto Toto, la sua via d'uscita l'ha già trovata da tempo. Con il gioco di prestigio degli Airbus e con la vendita di AirOne a prezzo d'affezione: 490 milioni di euro per i debiti e 300 in contanti, il 75 per cento di quanto Cai ha sborsato per Alitalia che fatturava cinque volte di più.

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