

*Ventottesima puntata del dossier Alitalia CAI, per gentile concessione di Felice Saulino [www.felicesaulino.it](http://www.felicesaulino.it)*

L'estate 2010 si chiude per Alitalia con una notizia buona e una cattiva.

La notizia buona è che l'azienda gestita da Napoleone Sabelli e dal "ragionier" Colaninno questa volta è riuscita ad evitare la Waterloo dell'estate 2009. Quella cattiva è che i conti non tornano e la società continua a perdere, nonostante il drastico taglio di tutti i costi, i tre anni d'immunità antitrust concessi dal governo, i provvedimenti "ad aziendam" che Berlusconi ha regalato alla "cordata patriottica" e l'ombrello protettivo assicurato dall'ENAC dell'amico Vito Riggio.

Partiamo dal bilancio dell'estate. Chi prevedeva un nuovo crollo di Fiumicino è stato smentito. Ma bisogna anche aggiungere che era difficile ripetere le incredibili performance di un anno fa: voli cancellati, bagagli perduti e una buona metà dei voli in forte ritardo. Era un lusso che la compagnia dei patrioti non si poteva permettere.

E così, in un modo e nell'altro, il sistema ha retto, grazie a un personale spremuto oltre ogni limite, alla nuova linea bagagli di Fiumicino e a una serie di deroghe concesse dall'Enac, con buona pace della sicurezza. Prima fra tutte l'autorizzazione a fare a meno dei tacchi sotto le ruote degli aerei in parcheggio. Un'operazione in meno che ha consentito di recuperare ritardi e personale.

Sembra una cosa da niente, ma -come spiega un pilota- i tacchi sotto le ruote servono anche a togliere il freno a mano e a consentire il raffreddamento del sistema frenante. Dettagli? Forse. Ma sarebbe interessante sapere esattamente quanti voli quest'estate sono stati cancellati per problemi ai freni.

Stando alle cronache dei quotidiani, i disservizi peggiori si sono avuti il 23 agosto. Con alcuni casi di overbooking registrati in una decina di scali nazionali. La sorte peggiore è toccata ai sette passeggeri prenotati sul volo Palermo-Venezia delle dieci e rimasti a terra perché l'Alitalia aveva venduto troppi biglietti rispetto ai posti disponibili.

Comunque sia, l'estate 2010 non è andata bene come vogliono far credere Riggio e Sabelli. Riggio: "Il sistema sta dando una buona risposta all'incremento dei passeggeri". Sabelli: "Possiamo finalmente essere soddisfatti...".

In realtà, Alitalia ha superato i picchi di luglio e agosto in una situazione di ordinaria inefficienza. Voli cancellati per guasti tecnici, ritardi delle operazioni di pulizia a bordo, ritardi (tanti) nei rifornimenti di carburante e vertiginoso calo della puntualità, precipitata quindici punti sotto l'obiettivo.

Naturalmente di tutto questo non si trova traccia su una stampa troppo compiacente con la

compagnia dei patrioti. Eppure sarebbe bastato procurarsi le comunicazioni periodiche (riservate ma non troppo) firmate dall'ingegner Schisano, il direttore della Produzione. Vediamone qualcuna.

27 luglio: "Stiamo operando in un contesto operativo dalla gestione piuttosto complessa in cui si sono inseriti anche disservizi legati a strutture Ground, come attese per insufficienza di personale per le pulizie a bordo, per la movimentazione, per carico e scarico bagagli..."

28 luglio: "abbiamo ricevuto ripetute segnalazioni di ritardi nella fornitura di carburante..."

29 luglio: "la puntualità dei voli in partenza è sceso dal 64,2 per cento al 61,8..."

Inutile continuare.

Ma il vero problema di Alitalia resta quello dei conti, una emorragia di denaro che paradossalmente aumenta con l'incremento dei passeggeri. Come ha dimostrato l'economista Ugo Arrigo, nel primo semestre 2010, nonostante il miglioramento, la compagnia dei patrioti è riuscita a perdere, in proporzione, più denaro della vecchia Alitalia (primo semestre 2007) già in condizioni prefallimentari.

Di questo passo, il soccorso dell'Air France diventa inevitabile. Bisogna solo trovare il modo di mascherare il passaggio allo straniero per consentire a Berlusconi (di nuovo in campagna elettorale) di non ammainare la bandiera dell'italianità della compagnia di bandiera.

L'operazione è già allo studio di Banca Intesa e dello studio legale Bonelli, Errede e Pappalardo: uno scambio azionario. I soci Cai cederebbero tutto il loro pacchetto ai francesi in cambio di una piccola quota di azioni Air France. Paradossalmente la notizia è apparsa sul Giornale del 19 agosto.

Sì, proprio il quotidiano della famiglia Berlusconi che da questa estate viene distribuito gratis in cabina. Già, perché dopo aver tagliato (per ragione di costi) la vecchia mazzetta dei quotidiani, con le maggiori testate nazionali, la compagnia patriottica ha ripreso la distribuzione, limitata, questa volta, a tre sole testate: Il Giornale, Libero e il Riformista. Guarda caso, in coincidenza della campagna scatenata dalla "Voce del Padrone" contro Fini e la Tulliani.

*Articolo pubblicato su [www.felicesaulino.it](http://www.felicesaulino.it) sotto licenza Creative Commons, riprodotto per gentile concessione dell'autore*