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

Ryanair in corsia di sorpasso. Alitalia rischia di perdere il primato nei cieli di casa.

E zacchete! I tagli Alitalia sono arrivati. Dopo quattro mesi di trattative con i sindacati, venerdì 4 marzo Napoleone Sabelli ha portato a casa un'altra bella sforbiciata ai costi di CAI. Settecento dipendenti in meno, settecento uscite, formalmente tutte "su base volontaria", con cassa integrazione seguita dalla mobilità e poi dalla pensione.

Sette anni all'80 per cento dello stipendio, completamente a carico dei contribuenti italiani. Regalo del governo amico di Silvio Berlusconi che ha generosamente esteso alla compagnia dei "patrioti" una misura straordinaria varata per i dipendenti della vecchia Alitalia statale al momento del fallimento.

Sommati ai 400 dipendenti aeroportuali scaricati su società pubbliche locali, gli esuberanti 2011 della nuova Alitalia "privata" sono così diventati mille e cento. Più i contratti a tempo pieno trasformati in part-time per 550 assistenti di volo e 32 piloti. In cambio, i sindacati hanno ottenuto la stabilizzazione di 130 precari e l'assorbimento dalla cassa integrazione di 160 dipendenti e dieci piloti.

"Operazione conclusa nel migliore dei modi" ha commentato Sabelli subito dopo l'accordo. Avrebbe potuto fermarsi lì. Ma, come spesso gli accade, l'amministratore delegato è andato sopra le righe, aggiungendo: "Senza ansie e conflitti, come era nella tradizione della vecchia compagnia di bandiera...". Già! Si dà però il caso che nel 2008, prima di tirare le cuoia, la "vecchia" e vituperata Alitalia, trasportasse due milioni di passeggeri in più di quelli trasportati nel 2010 dalla nuova Alitalia che ha incorporato Air One. E si dà il caso che, nonostante tutti i favori del governo "amico" la società guidata da Colaninno e Sabelli, continui a perdere soldi.

I dati ufficiali esaminati dall'ultimo consiglio d'amministrazione dei "patrioti" parlano di 175 milioni di perdite nette totalizzate nel 2010. A cui vanno aggiunti ai 327 milioni di euro messi assieme nel 2009.

Adesso anche il pareggio di bilancio, promesso per il 2011, vista la situazione internazionale, la crisi libica e l'instabilità del mercato del greggio, sembra un obiettivo improbabile. Infatti lo stesso Sabelli recentemente si è affrettato a mettere le mani avanti: "Siamo molto preoccupati per i prezzi del petrolio"

Ma le "preoccupazioni" del vertice della Magliana non nascono solo dal caro carburante. Il 2011 rischia di diventare l'anno del sorpasso di Ryanair nei cieli italiani. Sorpasso che a fine 2010 Alitalia è riuscita ad evitare solo per un soffio, chiudendo con centomila passeggeri in più della low cost di Dublino. Il problema è che adesso l'aggressiva compagnia irlandese sembra proprio intenzionata a chiudere la partita con CAI. Dall'inizio dell'anno ha aggiunto 40 rotte con

Il sorpasso

Scritto da Felice Saulino

destinazione italiana e il 3 marzo scorso ha annunciato il rafforzamento della sua presenza nella base di Roma-Ciampino.

Non è finita. C'è anche un terzo incomodo deciso a giocare la sua partita sul nostro mercato: Easy Jet. La compagnia inglese, che nel 2010 ha messo a segno un incremento del 16 per cento, sta aumentando le sue rotte sia da Malpensa che da Fiumicino, scali dove dispone già di venti aerei.

E così, la nostra compagnia di bandierina, surclassata dai grandi vettori mediorientali e asiatici sul lungo raggio (nei collegamenti da e per l'Italia) adesso rischia di perdere il primato anche nei cieli di casa. Prima del fatidico gennaio 2012, quando scadrà la moratoria che impedisce all'Antitrust d'imporre alla nuova Alitalia il rispetto delle regole della concorrenza.

Per esempio, sulla "tratta d'oro" Linate-Fiumicino, dove i patrioti CAI -grazie a Berlusconi- possono operare in regime di monopolio.

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