

AIR FORCE RENZI L'AIRBUS LO PAGA L'ALITALIA

di STEFANO SANSONETTI

Renzi ignora le critiche sul nuovo costosissimo aereo di Stato. E in un certo senso ha ragione, perché secondo la Difesa a pagare il leasing non è Palazzo Chigi ma l'Alitalia. Col benestare dell'azionista arabo Etihad.

A PAGINA 7

Il giallo dell'Air Force Renzi Per la Difesa lo paga l'Alitalia

L'Aeronautica chiama in causa la compagnia aerea
Che sul punto risponde: nessun commento da fare

Silenzio

Palazzo Chigi tace
E con l'ultimo ingresso
la flotta di Stato
arriva a contare
14 velivoli
di cui 2 elicotteri

di STEFANO SANSONETTI

Dal porto delle nebbie, in cui Palazzo Chigi sta cercando di tenere nascosti i dettagli dell'acquisizione del nuovo

aereo di Stato di **Matteo Renzi**, alla fine filtrano dettagli come minimo sorprendenti. E come tali destinati a far discutere. La domanda, che troppo sbrigativamente è scomparsa dai radar, è la seguente: chi paga l'Airbus A340-500, che il Governo pare aver preso in leasing dalla compagnia emiratina Etihad per permettere al premier di fare lunghe tratte senza scali? *La Notizia*, dopo diversi tentativi andati a vuoto con Palazzo Chigi, lo ha chiesto direttamente all'Aeronautica militare, dalla quale in teoria dipende il 31esimo Stormo che ha in pancia i velivoli di Stato.

IL DETTAGLIO

E qui la risposta è a dir poco rumorosa: "Per quanto riguarda l'Airbus A340, Etihad ha concesso il leasing

ad Alitalia che si occupa anche della manutenzione, mentre l'operatore esercente, tramite il ministero della Difesa, è l'Aeronautica militare con il proprio personale di volo". Attenzione. La nostra Aeronautica militare pare sostenere che il leasing dell'Airbus A340 sia pagato dall'Alitalia, cioè da una compagnia aerea privata che ha come azionista pesante (al 49%) la compagnia aerea degli Emirati Arabi



Uniti. Inutile nascondersi che a questo punto emerge un'altra domanda: a che titolo una compagnia aerea privata, che peraltro non se la passa affatto bene, paga in leasing un aereo che poi viene messo a disposizione del Presidente del Consiglio italiano? Naturalmente *La Notizia* ha rivolto la domanda all'ufficio stampa di Alitalia, il quale ha risposto che "sulla questione la società non ha commenti da fare". Non ha commenti da fare? Alla faccia della trasparenza. Anche il novo capo della comunicazione della compagnia aerea, **Alessio Vinci**, contattato telefonicamente ha tagliato corto: "Vale quello che dice il nostro ufficio stampa". Ufficiosamente, dalla società presieduta da **Luca Cordero di Montezemolo** e guidata da **James Hogan** fanno sapere che è improbabile che Alitalia paghi il leasing dell'Airbus. Ma se è davvero così, perché non comunicarlo ufficialmente invece di trincerarsi dietro un logoro "no comment"? L'unica trasparenza, a quanto pare, rimane quella dell'Aeronautica, che chiarisce anche quale sia oggi la dimensione della flotta di Stato. Ebbene, a disposizione della Presidenza del Consiglio abbiamo 3 Airbus A319, 3 Falcon 900EX, 3 Falcon 900 Easy, e 2 elicotteri AW 139. In più ci sono 2 Falcon 50 direttamente dell'Aeronautica militare "messi a disposizione anche per esigenze della Presidenza del Consiglio". Insomma, oggi già esistono 13 velivoli che vengono

usati per voli di Stato. Era così urgente aggiungere il quattordicesimo? Sui costi di quest'ultimo non si può far altro che riferire stime degli esperti di settore. Un leasing di un Airbus A340 potrebbe costare tra i 230 e i 315 mila euro al mese. Che all'anno fanno tra i 2,7 e i 3,7 milioni. Senza contare i costi operativi, tra cui il carburante, che potrebbero oscillare intorno ai 20 mila euro per ogni ora di volo. Costo che, però, a questo punto sarebbero da addebitare all'Alitalia.

COSTI

In capo allo Stato, invece, ci sono le spese di manutenzione degli altri 13 velivoli blu, con un costo annuale stimato in circa 20 milioni di euro. Il tutto senza dimenticare che su queste spese incidono molto anche i voli di Stato effettuati dai ministri, che per legge dovrebbero prendere un aereo di Stato solo se non esiste un volo di linea. E questo perché gli "aerei blu" spettano di diritto alle sole 5 più alte cariche dello Stato. A questa regola, però, ci sono numerose eccezioni. A luglio 2015, per esempio, si sono registrati 45 voli di Stato, una media di 1,5 al giorno. Il 3 luglio il ministro dell'interno **Angelino Alfano** è volato da Roma a Catania. Il 7 luglio il collega degli Esteri **Paolo Gentiloni** ha fatto un volo andata e ritorno Roma-Milano. L'11 luglio il titolare dell'Economia **Pier Carlo Padoan** è volato da Roma a Bruxelles. Tutti avranno dimostrato che non erano disponibili voli di linea. Ma così l'eccezione rischia di diventare la regola.