

## LE RESPONSABILITÀ DEL CASO ALITALIA

ALI INDEBITATE  
MEMORIE CORTE

di SERGIO RIZZO

Alla notizia della lettera con cui la compagnia degli Emirati arabi Etihad ha confermato l'interesse ad acquisire Alitalia, Maurizio Lupi ha tirato un respiro di sollievo: «Oggi è un giorno decisivo per la nostra compagnia di bandiera». Siamo sollevati con il ministro delle Infrastrutture. C'è però da dire che se siamo arrivati a questo punto, è anche per colpa di chi nel 2008 impedì il passaggio dell'Alitalia all'Air France. Per chi ha la memoria corta, ricordiamo la risoluta opposizione orchestrata in campagna elettorale a quella operazione da Silvio Berlusconi, senza che nel coro del suo partito si udisse una sola stonatura. Lo stesso Lupi, ora esultante di fronte alla prospettiva dei 600 milioni di investimenti promessi dagli emiri, la bollò come «un regalo ai

francesi», che allora di milioni ne avrebbero investiti 1.140. Facendo pure digerire il boccone amaro ai loro soci olandesi della Klm, che erano stati già scottati dieci anni prima dall'indecisione dei nostri politici, al punto da scappar via dall'Italia a gambe levate.

Sorvoliamo pure sul fatto che la fusione con Air France ci avrebbe fatto risparmiare un numero imprecisato di miliardi. Ma almeno una piccola autocritica, accanto all'esultanza, sarebbe stata doverosa.

Ancora di più, tuttavia, avremmo apprezzato il mea culpa dei sindacati. Perché se il Cavaliere e i suoi contrastarono la cessione ai francesi per puro calcolo elettorale, chi tecnicamente la fece saltare furono loro. Con in testa la Cgil.

Forse pensavano che, messo alle strette, ci avrebbe pensato ancora una volta Pantalone a tenere in piedi una baracca che faceva acqua da tutte le parti dopo

due decenni di scorribande dei partiti e di scelte manageriali sbagliate con la fattiva collaborazione sindacale. Senza pensare che in quel modo non si sarebbe potuto andare avanti all'infinito: prima o poi la resa dei conti sarebbe arrivata. Ma nelle vicende dell'Alitalia la lungimiranza non è mai stata il loro forte.

Per non parlare dei «patrioti» chiamati da Berlusconi a far rinascere dalle ceneri la nuova Alitalia, con la vecchia precipitata nel gorgo infinito (e dorato) della liquidazione. Una cordata nella quale l'interesse per il business del trasporto aereo era assai meno prevalente rispetto a quello per ritorni di altro genere, ai quali tipicamente aspira chi fa un investimento al solo scopo di compiacere un governo. Non certo la migliore fra le iniziative fortissimamente sostenute dal futuro ministro delle Infrastrutture Corrado Passera, al tempo amministratore

delegato di Banca Intesa. Come purtroppo si è visto in seguito. Una composizione azionaria raffazzonata, dove spuntarono concessionari pubblici e imprenditori in affari con lo Stato, in larga misura disinteressata al progetto, non poteva che produrre una strategia effimera e di retroguardia: puntare gran parte del successo sul monopolio della rotta Milano-Roma proprio quando l'alta velocità ferroviaria era già sulla rampa di lancio.

Non basta. Perché mentre ci si apprestava a «salvare» la compagnia di bandiera garantendo sette-anni-sette di cassa integrazione agli esodati, sgravi pubblici alle assunzioni, zero debiti e zero concorrenza sulla Linate-Fiumicino, si erano già poste le premesse perché in ogni caso la nuova Alitalia finisse nelle braccia dell'Air France. Che non a caso, della cordata patriottica era azionista di riferimento.

CONTINUA A PAGINA 34

## LE RESPONSABILITÀ SU ALITALIA

## ALI INDEBITATE, MEMORIE CORTE

di SERGIO RIZZO

SEGUE DALLA PRIMA

Ma quando finalmente sembrava arrivato il momento di passare di nuovo la mano a Parigi, ecco un nuovo sussulto di italianità che ha lasciato i «patrioti» con il cerino in mano. Perché a quel punto per Air France l'operazione non era più conveniente.

E siamo a oggi. Per aver voluto difendere strenuamente l'italianità della nostra compagnia dai francesi la venderemo agli arabi. Con il consueto strascico di altra cassa

integrazione pagata, a quanto pare, dai viaggiatori con una tassa supplementare sui biglietti. Ma con una differenza: che i sindacati questa volta dovranno ingoiare un boccone decisamente più amaro di quello che gli sarebbe toccato sei anni fa. Ci sta, visto com'è andata. Ma ci starebbe ancora meglio se i responsabili di questo fallimento politico, sindacale e imprenditoriale chiedessero una volta tanto scusa agli italiani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA