

## ALITALIA. UNA STORIA INGLORIOSA E VERGOGNOSA

Una delle notizie di testa del TG5 del 28 marzo del 2008 fu sufficiente per far andare di traverso la cena al presidente del consiglio Romano Prodi. Si trattava solo di un comizio di Berlusconi per le donne del PDL, ma tutti i telegiornali di casa Fininvest, nonché i Tg targati Rai, si dilungavano oltre misura. Prodi ha un gesto di sconforto, si lascia andare a imprecazioni non consone al suo stile, in genere sobrio e misurato, poi si attacca al telefono per parlare coi suoi collaboratori, e la mente gli va a quelle ferite mai del tutto rimarginate delle privatizzazioni, sempre finite in risse e polemiche. Per non parlare del calvario Telecom, da lui consegnata forte e opulenta in mano amiche, e che ha ritrovato malconcia e dal futuro incerto. Da qualche tempo il Professore stava cercando una soluzione per un'azienda dello Stato in coma irreversibile, coi soldi contati e a rischio fallimento, niente meno che la compagnia aerea di bandiera, quell'Alitalia che ormai divorava soldi senza poter più ricorrere a finanziamenti pubblici come ai bei tempi. Per sua sfortuna, per sfortuna della società e dei cittadini italiani, la vicenda è finita nel mezzo di una feroce campagna elettorale, diventando un'arma impropria a uso politico.

Prodi è affranto, sta per terminare il suo secondo governo, affossato ancora una volta dal "fuoco amico". La prima per mano di personaggi del calibro di D'Alema e Bertinotti, con la complicità di Cossiga, la seconda a causa del voto contrario di politici di ben più modesta levatura come Clemente Mastella, Franco Turigliatto, Sergio De Gregorio a far da contorno a Lamberto Dini e Domenico Fisichella. La prima volta le ragioni erano state di natura prevalentemente politica e se l'episodio fosse avvenuto in epoca romana si sarebbe parlato di "congiura" atta a rimuovere un Console per sostituirlo con un altro scelto nel gruppo dei cospiratori. Difatti il governo D'Alema nacque poi senza sostanziale mutamento della compagine che formava la maggioranza. Nel secondo caso invece le motivazioni alla fucilata contro l'esecutivo erano di carattere "personale". Misteriose quelle di Tommaso Barbatto (senatore Udeur che stava nella maggioranza) che arrivò a sputare in faccia al suo vicino di banco in Parlamento, accusandolo di tradimento per aver votato a favore del governo Prodi! Una sorta di capriola rovesciata e carpiata. Verrà inquisito per voto di scambio in Campania e la macchina del tempo lo ritrova nel 2015 simpatizzante del PD. Turigliatto fonderà un suo movimento, Sinistra Critica, per poi sparire dalla scena politica italiana. Sparirà anche Fisichella mentre Mastella sarà eletto al Parlamento Europeo nelle file del Pdl. De Gregorio e Dini diventeranno senatori del centro destra subito dopo le lezioni. E pensare che il Professore era riuscito a battere l'avversario in entrambe le sfide elettorali, malgrado lo strapotere mediatico di quello che una volta era solo Sua Emittenza, poi diventato l'uomo più ricco e potente d'Italia. Sono passati più di vent'anni da quando il Berlusconi imprenditore, per compiacere il suo protettore socialista Bettino Craxi, aveva fatto lo sgambetto al Prodi presidente Iri di area democristiana, impedendogli di vendere la Sme a De Benedetti. Poi entrambi avevano retto le sorti del Paese, senza però produrre alcunché di positivo: crescita economica ferma allo zero, peggioramento delle condizioni di vita degli Italiani, perdita di competitività e di posti di lavoro, nessuna seria riforma in nessun campo. In quel marzo 2008 si era alla vigilia della gravissima crisi economica che metterà in ginocchio la nazione, del tutto impreparata ad affrontare le difficoltà. Prodi aveva intavolato e portato avanti una trattativa con Air France, un'ottima trattativa, considerando com'era ridotta Alitalia. E cosa fa il candidato del centro destra alle elezioni? Durante il comizio di cui parlano i telegiornali si esprime così: "L'offerta Air France non è soltanto irricevibile, non è soltanto inaccettabile, ma addirittura offensiva". E le signore, che nulla sanno e nulla capiscono, si spellano le mani e lo acclamano. L'esausto Prodi sa che comincerà la ripetizione a pappagallo di queste frasi da parte degli esponenti del Pdl a tutti i livelli, ma sa perfettamente che quell'offerta invece è l'unica via di scampo al disastro Alitalia. Anche se da dieci anni fa il politico, lui l'economia la insegnava. Era stato solo sfortunato, ecco tutto, e il fantasma dell'italianità, quello che aveva portato alla rottamazione dell'Alfa Romeo e al mancato accordo tra Telecom e AT&T, si materializza di nuovo. Le notizie dei Tg scorrono

veloci, il solito conteggio dei morti in Iraq, le elezioni in Pakistan, le manifestazioni dei monaci in Tibet represses nel sangue dalle truppe cinesi, un incidente automobilistico mortale, poi un servizio sull'attesa per la scelta della città che ospiterà l'Expo 2015. C'è una sua intervista registrata dove, sorridente, si dice fiducioso per la vittoria di Milano su Smirne. Prodi fa gli scongiuri, spegne il televisore e incomincia a pensare a cosa fare. È vero che ha annunciato il suo ritiro dalla vita politica, ma lui è ancora in carica; potrebbe decidere senza subire condizionamenti e lasciare un ricordo positivo che lo faccia distinguere dal suo avversario. Ancora gli fa male il giudizio sprezzante di Enrico Cuccia, il grande vecchio della finanza italiana: "È imbarazzante dover scegliere fra uno di loro due". Come già è accaduto in passato, il tempo è strettissimo: il 2 Aprile scade l'ultimatum di Air France. Per le sorti di Alitalia ormai è questione di ore.

Ai marinai norvegesi, che nel luglio del 1947 si imbarcarono per Oslo sul primo volo internazionale della nascente linea aerea italiana, non era stato servito né un pasto, né un bicchiere d'acqua. Così come era successo ai passeggeri del primo volo domestico Torino Roma Catania con trimotore a elica Fiat G12: posti scomodi, rumore assordante, arredi essenziali. Il conte Nicolò Carrandini, presidente della società, avrebbe desiderato ben altro debutto, ma si dovette accontentare. Così come si arrangiò per iniziare a volare oltre oceano, acquistando quattro Douglas DC-4 usati dalla Pan Am. Genero di Luigi Albertini, mitico direttore de Il Corriere della Sera, Carrandini era un uomo di mondo, era stato ambasciatore a Londra, membro del CNL e ministro. Liberale convinto, ebbe da subito grandi idee per l'Alitalia, alla quale regalò nel 1950 il primo tocco di classe: l'assunzione delle hostess vestite dalle sorelle Fontana. Inizia così un periodo di espansione che durerà una ventina d'anni. Alitalia vola ovunque nel mondo e apre sedi nelle principali capitali; si avvale di personale italiano anche in lontani aeroporti africani o asiatici. Il capo scalo della compagnia è una persona a cui ci si può rivolgere per ogni esigenza, una vera autorità locale. La flotta si arricchisce di vettori all'avanguardia, in prima classe caviale e champagne, ma si mangia bene anche in turistica. I bilanci non sono un problema, Alitalia non ha la missione di guadagnare soldi, bensì quella di accompagnare la rinascita della nazione dopo la guerra, essere un simbolo del boom economico, assicurare i cittadini che sempre più numerosi usano l'aereo, incrementare i passeggeri (supereranno il milione nell'anno delle olimpiadi romane del '60). I piloti vengono prelevati direttamente dall'aeronautica militare e strapagati, steward e hostess parlano inglese, superano in statura la media nazionale (non possono stare sotto il metro e settanta) e alla fine degli anni 60 cambiano divisa, con nuovi modelli disegnati da Mila Schön. Le rotte aumentano e vengono collegate destinazioni lontanissime: Johannesburg, Sidney, Montevideo. Gli equipaggi sostano in hotel di lusso anche per un'intera settimana prima del volo di ritorno. I costi per il mantenimento della struttura operativa diventano giganteschi. All'inizio degli anni '70, il palazzo Alitalia all'Eur era occupato da un esercito di impiegati, quadri, dirigenti. Il solo dipartimento per i rapporti con la stampa contava più addetti della Casa Bianca. I disavanzi li copriva lo Stato, in compenso Alitalia era giunta al terzo posto in Europa, alle spalle dei colossi Air France e British Airways. La crisi petrolifera colse però del tutto impreparata la compagnia che non si era mai preoccupata di far concorrenza sul piano delle tariffe, le più care in assoluto su qualsiasi rotta, confidando sul fatto che gli italiani volavano più volentieri con la compagnia di bandiera, per un'atavica consuetudine a stare attaccati alla gonna della mamma. Li assicurava il fatto che si parlasse in italiano, loro così ignoranti nelle lingue, che ovunque ci fosse personale nostrano e che a bordo i pasti fossero rassicuranti, data l'abitudine di cercare un piatto di pasta anche nella jungla del Borneo. Gli italiani volevano trovare in qualsiasi aeroporto un vettore che avesse aria di casa, con quel bellissimo logo dipinto sulla coda, l'ormai famosa A tricolore che si scorgeva da lontano. Purtroppo i tempi cambiarono troppo velocemente per il sonnolento tran-tran della compagnia, dove alla guida ormai si avvicendavano i soliti burocrati scelti dai partiti e non più pionieri dell'industria o i nobili sognatori che ne avevano determinato lustro e splendore. Le crisi degli anni '70 furono superate ma lasciarono spazio alla caduta dei monopoli; arrivarono le compagnie charter e quelle che praticavano sconti sulle tariffe, nacquero linee aeree locali, insomma una rivoluzione che l'elefante Alitalia non era in grado di affrontare. Dieci anni di bilanci in perdita trascinarono la compagnia verso il disastro, evitato di anno in anno col

pompaggio di soldi pubblici, ma anche questa abitudine, contraria alle regole del mercato, era destinata a concludersi. Così ai primi anni '90, mentre i Governi e le altre compagnie europee avevano portato a termine piani di ristrutturazione, progetti industriali innovativi, alleanze, accordi internazionali e privatizzazioni, la situazione Alitalia si fece disperata: un patrimonio asfittico di 150 miliardi di lire a fronte di 3mila miliardi di debiti, aerei vecchi, rotte ormai improduttive, management dilettantistico, proprietà in mano allo Stato per il 100%.

Nel 1996 l'Alitalia incontra sul suo cammino il professor Romano Prodi alla sua prima esperienza a capo di un governo. Di concerto con il ministro del tesoro, Carlo Azeglio Ciampi, e del nuovo amministratore delegato Domenico Cempella, un manager che finalmente conosce il settore aereo, viene varato un piano di smagrimento dell'azienda che prevede una diminuzione del costo del lavoro, il taglio dei rami secchi e la razionalizzazione delle rotte. Ma soprattutto vengono messe sul mercato azioni Alitalia: il 21% ai dipendenti e un 15% in Borsa. Non sarà un investimento felice, né per i dipendenti né per i piccoli risparmiatori, anche se la cura Cempella per qualche anno darà i suoi frutti, difatti a fine '99 la società finirà di pagare i debiti e produrrà utili per quasi un miliardo di lire in tre anni, oltre a varare un piano di investimenti finanziariamente impegnativo. Ma è il canto del cigno e a determinarne l'asfissia è l'Unione Europea che bocchia la ricapitalizzazione per 3000 miliardi di lire prevista per dare seguito alla fase di rilancio. Da quel momento è una corsa a passi sempre più accelerati verso il baratro. Dapprima fallisce miseramente il progetto Malpensa 2000, vale a dire il famoso hub come unico aeroporto per la "nuova" fase di espansione di Alitalia. Al tracollo di Malpensa partecipano con entusiasmo sia i comuni limitrofi allo scalo per motivi ambientali, sia i ministeri preposti a realizzare ferrovie e strade di collegamento, condizione essenziale per avere i finanziamenti Cee, sia il comune di Milano geloso del suo aeroporto di Linate, sia i sindacati. Romano Prodi vede sfumare il sogno del rilancio della compagnia di bandiera che prevede un'alleanza con KLM, accordo però strettamente legato alla riuscita di Malpensa 2000. La frustrazione è tale che il 25 marzo '98 scrive una lettera aperta al Corriere della Sera indirizzata in realtà al sindaco Gabriele Albertini. "Se non corriamo al più presto ai ripari, Malpensa sarà condannata a un sicuro declino. Di tutto questo ne ho parlato con il sindaco, la risposta che ne ho ricevuto è stata una rigida difesa di un inesistente e indifendibile primato di Milano. In questo modo la giunta segna la condanna di Malpensa 2000". E condanna fu.

Caduto il governo Prodi, arriva D'Alema e la data per il trasferimento dei voli viene spostata di mese in mese, causa i problemi sollevati dal ministro dell'ambiente Ronchi, gli ulteriori ritardi per la realizzazione delle infrastrutture e la resistenza a oltranza di Milano. Sino a che il 14 dicembre, tra lo sconcerto generale l'agenzia Ansa batte una notizia: "Domani non ci sarà il previsto trasferimento di voli da Linate a Malpensa: lo ha deciso il Ministro Treu d'intesa con il Presidente del Consiglio Massimo D'Alema". Un solo giorno prima della data prevista per l'entrata in funzione dell'Hub! La cialtroneria italiana si manifestò anche con un episodio buffonesco. Gli automobilisti che da sempre percorrevano l'autostrada Milano - Varese si erano trovati all'improvviso la segnaletica orizzontale modificata con linee gialle che disegnavano tre corsie molto strette, al posto delle due usuali. La novità durò un paio di mesi, giusto per mostrare agli ispettori europei che il collegamento con Malpensa era a tre corsie, come previsto negli accordi. A parte la furbata, il vergognoso fallimento di Malpensa 2000 si portò appresso la fine degli accordi con KLM, che, sfinita dalle pastoie italiane, siglerà l'alleanza con Air France. Alitalia si trova da sola ad affrontare la sfida del mercato globale, che significa competere o con i colossi internazionali per le lunghe distanze, o con le aggressive nascenti compagnie low cost, come Easy Jet o Ryan Air per il medio e corto raggio, mentre la crisi seguita ai fatti dell'11 settembre determina un improvviso crollo dei passeggeri. Una partita persa in partenza. Con il governo Berlusconi del 2001 inizia il periodo degli "annunci". Si proclama di continuo di voler privatizzare, si ripescia l'accordo con KLM anche se ormai non ci sono più i presupposti, si invocano riduzioni di personale con conseguente battaglia coi sindacati e perdite di un numero impressionante di ore di volo per gli scioperi. Il nuovo presidente incaricato dall'esecutivo, Giancarlo Cimoli, sbaglia completamente strategia. Cancella i voli per la Cina, proprio quando è chiaro che quella sarà il mercato del futuro. Riduce il lungo raggio, privandosi di destinazioni in

espansione, e perde inevitabilmente il confronto europeo con le compagnie che praticano basse tariffe. L'Alitalia si dimentica di partecipare all'appalto per la Sardegna e viene esclusa dalle rotte per l'isola. Un'ecatombe che porta in breve la compagnia a perdere un milione di euro al giorno. In compenso il suo presidente arriva a guadagnarne quasi tre all'anno, sei volte il collega di Air France, il triplo di quello della British Airways, e quando alla fine gli vengono consigliate le dimissioni, lascia con otto milioni di buona uscita. La situazione, ormai compromessa, ripassa nelle mani di Romano Prodi, subentrato a Berlusconi dopo le elezioni del 2006. Il nuovo governo si dà subito da fare e mette sul mercato le azioni al miglior offerente. Si presentano ben 11 consorzi che valutano la proposta, ma appena visti i conti rimangono in tre: Air One, Texas Pacific Group e Aeroflot. L'esame approfondito della condizione di Alitalia scoraggia a uno a uno gli interlocutori, sicché il 19 luglio 2007 il Ministero dell'Economia dichiara mestamente che la privatizzazione di Alitalia non si può fare per mancanza di acquirenti. Non la vuole nessuno. Un Prodi disperato tenta l'ultima carta, vale a dire la trattativa privata. Al tavolo si presentano Air France-KLM, Air One e una "cordata" di imprenditori rappresentati da Antonio Baldassarre, già presidente della Rai sotto il governo Berlusconi. Prodi salta sulla sedia, memore delle famose cordate fantasma di vent'anni prima, e lo mette alla porta. Felice intuizione perché Baldassarre qualche anno dopo si beccherà una sanzione di 400.000 euro da parte della Consob e la perdita per 4 mesi dei requisiti di onorabilità; inoltre la Procura di Roma lo rinverrà a giudizio per aggio per aver presentato un'offerta con finte garanzie economiche e falsa documentazione. Un'accusa infamante per un ex presidente emerito della Corte Costituzionale, a cui l'esperienza negli studi televisivi aveva evidentemente creato qualche tentazione. Tramontata anche l'opzione Air One, perché non si è mai visto un topo ingoiare un cinghiale, inizia finalmente una trattativa seria con Air France. Non che la compagnia francese sbagli a fare i conti o sia più sprovveduta di altre, tutt'altro, ma ritiene che un'integrazione di Alitalia nel gruppo di cui fa già parte KLM, possa funzionare nel lungo periodo. La compagnia italiana ha un marchio e una storia, ha comunque un mercato, serve una nazione di 60 milioni di abitanti. Va sola rimessa in carreggiata. E, dopo lunghe trattative, fa la sua offerta: acquisto delle azioni pagandole allo Stato 138,5 milioni di Euro, assunzione dei debiti, comprese le obbligazioni convertibili per 608 milioni, versamento immediato di un miliardo di euro nelle casse esangui dell'azienda che rischia di non pagare nemmeno gli stipendi, e piano industriale con investimenti a dieci anni. Ci sono dei vincoli, per esempio un piano per 2100 esuberanti di personale, la riduzione della flotta a 150 aerei e una serie di altri dettagli di natura tecnica. Ma anche garanzie, per esempio l'autonomia e l'identità di Alitalia come compagnia italiana, mantenimento del marchio e del logo, e soprattutto inserire Roma come hub assieme a Parigi e Amsterdam. Appuntamento al 3 aprile per siglare un preliminare di accordo. Invece in quel fine marzo, con la primavera che tardava ad arrivare, dopo due anni di governo tra i più tribolati della Repubblica, con alle porte una crisi devastante, ecco che il redivivo Berlusconi spara un missile micidiale.

"Forse si tratta solo di una mossa propagandistica, del resto anche lui conosce bene la situazione della compagnia che si è trpublic companyascinata appresso per cinque anni - prova a consolarsi Romano Prodi - non può essere così irresponsabile". E poi lo aveva sentito con le sue orecchie a "Porta a Porta" non più tardi del 5 marzo, quando il Cavaliere aveva detto: "Ipotizzare una public company con Klm e Air France penso sia possibile ma bisogna mantenere Alitalia come compagnia di bandiera, con tricolore sugli aerei e gli uffici nel mondo". Le parole public company non c'entravano niente, ma il concetto sembrava chiaro. A ogni buon conto ci vuole poco per scoprire cosa accadrà dopo le dichiarazioni di Berlusconi, due tre giorni al massimo. E difatti il primo aprile si aprono le danze con un crollo in Borsa delle azioni Alitalia del 5%. Ai sindacati non sembra vero di poter partecipare alla zuffa e lo fanno subito in modo eclatante rompendo le trattative. Guglielmo Epifani dichiara: "con i francesi è finita". Jean-Cyril Spinetta, presidente Air France, lascia Roma e se ne torna a Parigi. Maurizio Prato, il nuovo presidente di Alitalia, dà le dimissioni. Nei talk show televisivi poi succede quello che Prodi paventava; tutti gli esponenti del centro destra chiamati a commentare la trattativa sono irremovibili: l'Alitalia non si può vendere ai francesi, l'offerta è irriuardosa, bisogna trovare una soluzione italiana. Gli eventi precipitano, il ministro Padoa Schioppa parla senza mezzi termini di

“commissariamento della compagnia” mentre la Lega preferirebbe la liquidazione. È un’orgia di dichiarazioni dei politici a chi la spara più grossa. Preoccupati per un epilogo tragico, nel giro di poco i sindacati ci ripensano e lanciano segnali accomodanti verso Parigi. Enrico Letta è sicuro che la trattativa si possa riaprire, l’altro ministro Pierluigi Bersani è fiducioso. “L’appello del ministro ai sindacati si traduca in una convocazione immediata”, dichiara Renata Polverini, segretario generale dell’Ugl. Il 10 aprile il titolo Alitalia crolla in Borsa del 21%. Air France, governo italiano e sindacati, provano a riaprire la trattativa, si rivedono, rilasciano dichiarazioni di cauto ottimismo.

La disputa elettorale però si infiamma, i rifiuti di Napoli e le sorti della compagnia aerea sono temi forti. “Ho trovato anche lo slogan : Amo l’Italia e volo Alitalia” grida nei comizi Berlusconi in un tripudio di bandiere. Il 19 marzo Putin è ospite in Sardegna a Villa Certosa e filtra la voce che si sia parlato di un interessamento di Airflot. Invece la dichiarazione ufficiale del padrone di casa è di altra natura: “Il signor Spinetta con il mio veto dovrà rinunciare, su Alitalia possono intervenire AirOne con Banca Intesa e altri imprenditori italiani fra cui anche i miei figli”. Il 21 Aprile Air France ritira l’offerta e annuncia che questa volta sarà per sempre. La vicenda si chiude con lo stanziamento da parte del governo Prodi di 300 milioni di soldi pubblici per far galleggiare la compagnia. “Me lo ha chiesto Berlusconi” dirà poi il professore di Bologna, e il fatto appare inspiegabile. In pratica il presidente uscente di un governo decaduto elargì denaro dei cittadini, per altro gettati al vento, onde permettere a chi lo aveva boicottato di portare avanti le sue strategie! Fu quello il suo ultimo atto prima di abbandonare la politica, con la vox populi che vedeva il suo secondo governo come uno tra i peggiori della Repubblica; attribuzione forse non del tutto veritiera, anche se nella sua compagine le liti avevano cadenza giornaliera, talvolta oraria, e ciò di fatto aveva inibito l’azione dell’esecutivo. Romano Prodi verrà nominato presidente del Partito Democratico all’atto della fondazione. Nel 2013 solo l’ammutinamento di una parte del suo schieramento gli impedirà di diventare Presidente della Repubblica. La delusione lo porterà a non rinnovare la tessera del partito che aveva contribuito a far nascere. La vicenda Alitalia sembra chiudersi. Ma si riaprirà presto, perché al peggio non c’è mai fine. E, incredibile a dirsi, il peggio doveva ancora arrivare.

Un paio di mesi dopo l’uscita di scena di Air France, gli italiani ebbero una certezza: la compagnia di bandiera era stata “salvata”. L’Alitalia sarebbe risorta più forte che mai e avrebbe ricominciato a solcare i cieli; tanto che l’operazione di recupero e rilancio fu chiamata “Piano Fenice”, dal mitico uccello rinato dalle sue ceneri dopo la morte. La gente ne parlava nei bar, nei ristoranti, sui treni, negli uffici, a cena con gli amici. In Tv si discuteva del fantastico salvataggio della compagnia, felici per lo scampato pericolo della vendita ai perfidi francesi. Nessuno conosceva bene i dettagli dell’operazione, ma non era importante, l’orgoglio nazionale era salvo e anche i soldi dei contribuenti al sicuro, tanto che in una memorabile gaffe il TG3 ebbe ad annunciare che “l’Alitalia non graverà più sulle spalle dei cittadini”. Il fatto è che si trattò di un colossale abbaglio. Le ricerche di mercato hanno stabilito che in Italia ben l’80% dei cittadini ricavano le loro informazioni dai canali televisivi, il rimanente 20 si disperde in quotidiani e periodici non sempre indenni dal manipolare i fatti. La vicenda Alitalia fu la prova provata, la prova principe, di come si possa distorcere un’informazione e spacciare per vera una storia inventata e completamente falsa. Eppure bastava leggere il trafiletto intitolato “Alitalia: il piano Fenice” pubblicato sul sito ufficiale del “Governo Berlusconi” per farsi venire almeno qualche dubbio. Dopo un testo lunghissimo che magnifica l’operato del presidente, si comincia a leggere qualcosa di concreto, per esempio: “Il governo ha nominato Augusto Fantozzi nuovo commissario di Alitalia, con il compito di gestire l’amministrazione straordinaria e la cessione alla nuova compagnia aerea degli asset competitivi di Alitalia”. Linguaggio tecnico e un po’ ostico per gli sprovveduti, ma illuminante per chi non è tonto. L’amministrazione straordinaria significava in realtà la messa in liquidazione, tanto che il commissario doveva cedere a qualcun altro gli asset competitivi, vale a dire gli aerei, i beni e le attrezzature necessari per l’attività. Ma non compare alcuna cifra. A quanto verranno ceduti tali beni? Che vantaggio ne avrà lo Stato? Mancano anche altri numeri significativi: con quali risorse ripartirà l’azienda, chi pagherà i debiti, quali saranno i piani di investimento? Nemmeno una parola. Così come si parla

genericamente di esuberi di personale senza indicarne il numero, dicendo solo che beneficeranno di una cassa integrazione straordinaria lunga sino a sette anni. Gli unici numeri che compaiono sono quelli della rinata flotta di aerei con vaghe indicazioni di futuri potenziamenti. La cosa davvero difficile da capire è come un intero popolo non si sia reso conto della realtà, abbacinato dalla propaganda e dalle chiacchiere dei politicanti che per anni continueranno a gloriarsi di aver “salvato l’Alitalia”. Cercando di semplificare al massimo, la soluzione fu trovata con il marchingegno di costituire una nuova società chiamata CAI (Compagnia Aerea Italiana Spa) di proprietà esclusivamente di soci privati, senza più la presenza dello Stato Italiano, con conseguente liquidazione dell’Alitalia. Già questo primo passo elimina per sempre il concetto di “compagnia di bandiera”. La nuova società si prende gli aerei, gli equipaggi, le strutture, il marchio, il logo Alitalia, le autorizzazioni al volo, i clienti, le concessioni aeroportuali senza sborsare una lira. I debiti invece vengono lasciati nella pancia della vecchia Alitalia (la defunta compagnia di bandiera) che, per confondere le idee agli sprovvoduti, viene ribattezzata con un nome inglese bad company, cattiva società. La Cai poi ingloba anche Air One, il suo diretto concorrente, gravato da pesanti oneri finanziari dovuti ai leasing degli aerei. Chi sono i soci della nuova compagnia? Nella lista c’è un po’ di tutto. Intesa San Paolo ha funzionato da capofila per radunare gli imprenditori interessati all’affare. Alla guida dell’istituto c’è Corrado Passera, il manager già attivo nelle varie fasi della vicenda Telecom, lo stesso che si era duramente scontrato con Berlusconi per il controllo della Mondadori; ma i dissapori sono ormai dimenticati e Passera è un convinto sostenitore del “Piano Fenice”. Poi c’è Roberto Colaninno, l’artefice della scalata Telecom, e Tronchetti Provera, l’altro scalatore della compagnia telefonica. È presente il gruppo di Salvatore Ligresti, ormai mondato dalle scorie di tangentopoli (ma verrà di nuovo arrestato con tutta la famiglia nel 2013); non mancano i costruttori come Francesco Caltagirone, né imprenditori già presenti nel settore trasporti come Benetton e Gavio, detentori delle concessioni governative per la gestione delle autostrade. Entrano nella squadra anche i Marcegaglia, durante il mandato di Emma alla presidenza della Confindustria. La quota maggiore è però sottoscritta a sorpresa dalla famiglia Riva, la proprietaria dell’Ilva di Taranto, che salirà presto agli onori della cronaca per le inadempienze sulla sicurezza degli impianti siderurgici e tutto ciò che ne è conseguito. C’è Antonio Angelucci, imprenditore del settore sanità coinvolto poi in una storia di tangenti a esponenti politici. E ovviamente Carlo Toto che ha portato in dote Air One. Nella lista però non compaiono i figli di Berlusconi, malgrado gli annunci durante la campagna elettorale. Gli imprenditori patrioti, come vengono definiti dagli entusiasti esponenti del nuovo governo, versano un miliardo di euro nelle casse e danno il via al ridimensionamento del personale. All’inizio si parla di 3500 esuberi, a cui si aggiungeranno coloro che hanno contratti a termine; ma si resta evasivi sugli addetti dei call center e dei settori cargo e manutenzione. Già così sono molti di più dei 2100 previsti dall’offerta Air France, che era stata osteggiata con violenza dai sindacati. Alla fine gli esuberi saranno più di seimila. L’amministratore delegato Rocco Sabelli, manager formatosi all’Eni e poi in Telecom, illustrò in conferenza stampa i piani per la nuova compagnia e le previsioni di bilancio per i cinque anni a seguire. A parte Carlo Toto, nessuno in Cai conosceva il mercato del trasporto aereo e difatti la compagnia sposò la politica di Air One, che aveva concentrato la sua attività sul breve e corto raggio. Si rivelerà un errore madornale. D’altro canto per operare nel più redditizio e meno concorrenziale lungo raggio, occorreva potenziare la flotta con aeromobili adatti al bisogno, ma un solo aereo di quelle dimensioni costava all’incirca 200 milioni, un quinto del capitale versato. A parte le scelte della Cai, cosa è accaduto per lo Stato e i cittadini italiani? Semplice: hanno visto sparire per sempre la “compagnia di bandiera”, si sono accollati i debiti della vecchia Alitalia, pagano sino a fine 2015 il costo della cassa integrazione dei dipendenti in esubero. Economisti al di fuori dei soliti sospetti ideologici hanno stimato un costo per la collettività oscillante tra i tre e i quattro miliardi di euro. In più è venuta a mancare la concorrenza con Air One, con conseguente aumento delle tariffe sui voli nazionali, il che si può sommare ai danni subiti dai cittadini viaggiatori.

La Cai, come è noto, ha dilapidato il capitale nel giro di 5 anni, perdendo quindi circa 200 milioni di euro all’anno, non ha aumentato le rotte importanti (per esempio chi voleva andare a

Pechino doveva passare per Parigi), non ha potenziato la flotta in modo adeguato, non ha conquistato quote di mercato. Air France si è messa al balcone a guardare, aspettando che il piano Fenice marcisse sino in fondo, senza poter intervenire perché a sua volta alle prese con una complessa ristrutturazione aziendale. Il Credit Suisse a fine 2013 aveva valutato tutta l'azienda tra zero e cento milioni di euro. Il dubbio l'ha risolto Air France cancellando dal bilancio ogni cifra riguardante il suo 25% e decidendo di non voler apportare altri capitali a un'azienda praticamente fallita. Mentre persino Intesa San Paolo si interroga sul come proseguire nell'avventura, e i soci non vedono l'ora di abbandonare la nave che affonda, il "capitano coraggioso" Roberto Colaninno annuncia di lasciare tutti gli incarichi per dedicarsi solo alla sua Piaggio, che comprò coi soldi versati dall'incauto Tronchetti Provera per inseguire il sogno Telecom. Nel defilarsi, Colaninno ha ammesso che per Alitalia ci sono stati errori nella strategia e nel progetto. Ma a inizio 2014 ci ripensa e rimane presidente per gestire le ultime stazioni della via crucis. Appare a tutti chiaro che l'unica soluzione per scongiurare la bancarotta ed evitare che l'Italia resti senza collegamenti aerei è quella di rifilarla a una compagnia estera. Difatti si parla di compagnie cinesi o arabe, ma è solo chiacchiericcio a vanvera. Quando poi i giornali sussurrano che arriveranno i russi, Aerflot spara sulla povera Alitalia agonizzante dichiarando di non essere interessata né a finanziare, né a partecipare a qualsiasi forma di alleanza. Dopo uno stillicidio di ipotesi, annunci, parole in libertà si riesce a fatica a completare un aumento di capitale per fine 2013. E visto che alcuni dei patrioti se ne sono ben guardati dallo scucire altro denaro, lo Stato ha dovuto far entrare 75 milioni delle Poste italiane nelle casse di Alitalia (ormai una società privata è bene ricordarlo). L'intervento pubblico ha costituito il finale grottesco di una farsa che ha fatto ridere il mondo intero. Ovviamente Air France non ha versato un centesimo e se ne è andata per sempre, ma qualche politico da strapazzo ha avuto ancora il coraggio di inveire contro "i francesi" strillando che noi baldi italioti avremmo tranquillamente fatto a meno della loro presenza. Poi il solito ennesimo "piano industriale", l'annuncio di altri duemila esuberanti, ma soprattutto la certezza che le continue iniezioni di soldi possono solo assicurare la sopravvivenza per qualche mese. Siamo a metà del 2014 e il salvatore si materializza in Ethiad, il vettore di Abu Dhabi, che ha denaro da buttare e si dice pronto alla scommessa di rianimare il moribondo. Questa volta nessuno osa fiatare, né i sindacati, né la solita schiera di politicanti senza arte né parte, ma sempre pronti a ululare secondo convenienza di scuderia. Persino la Lega tace, anche se la principale linea aerea italiana sta per finire nelle mani di un paese islamico.

Ethiad pone condizioni non discutibili: altri esuberanti di personale, riduzione degli aerei, risparmi drastici ma soprattutto cambiamento totale di strategia. Sono le rotte nazionali a essere penalizzate, a favore del lungo raggio. Di fronte al tracollo imminente, Ethiad non trova opposizioni di sorta e a fine 2014 diventa di fatto il nuovo padrone della compagnia. Con il primo gennaio 2015 spegne i motori Cai e li accende Alitalia Sai, nuova società posseduta da Ethiad e dalla Mid Co. una società dove confluiscono Poste Italiane e alcuni reduci dei patrioti. La maggioranza si è però defilata, ha ingoiato le perdite e probabilmente maledetto il giorno in cui si erano fatti coinvolgere. Restano Intesa San Paolo e Unicredit (per non perdere del tutto l'investimento), i Benetton e ovviamente Colaninno. Sette anni dopo, rivedendo l'offerta Air France, appare incredibile l'autolesionismo, la colpevole superficialità e la sciocca arroganza con cui fu condotta l'intera vicenda. Ma anche Ethiad deve fare i conti con l'ormai cronico dissesto amministrativo e gestionale della compagnia, ormai ai margini del mercato europeo e mondiale. Tenta un rilancio di alcune rotte intercontinentali, ma lascerà il segno solo per il cambiamento delle divise degli equipaggi, le più brutte che abbiano mai solcato i cieli. Bastano due anni e gli arabi gettano la spugna, si mangiano tutto il capitale e minacciano la chiusura della società. Non ci sono più soldi nemmeno per pagare gli stipendi. Alitalia viene commissariata. Lo Stato offre un prestito ponte, da rimborsare con gli interessi entro il 2018. E inizia una nuova offerta al miglior offerente Alitalia può a tutti gli effetti essere considerata una storia "da manuale". Di quale manuale si tratti, lo può stabilire ogni cittadino italiano, senza bisogno di aver conseguito una laurea alla Bocconi

.....

( tratto da “ Italiani Schiavi per scelta” )