

LA NUOVA ALITALIA

Con i soldi usati per ripulire la compagnia Tremonti avrebbe salvato migliaia di insegnanti ed eliminato il ticket alle fasce più deboli

Oppure sarebbe stato possibile intervenire sulla pressione fiscale a carico degli stipendi o sostenere il lavoro delle donne

Il tesoretto c'era, l'hanno fatto volare via

1,2 miliardi di euro, una parte consistente dell'eredità di Prodi: è il costo del debito da ripianare

di Luigina Venturelli / Milano

RISORSE AL VENTO Altro che il conteso tesoretto del fu governo Prodi. Il governo Berlusconi ha scelto senza alcuna indecisione come spendere le risorse pubbliche disponibili:

nel forziere ci stanno 1,2 miliardi di euro e saranno destinati ad asciugare la palude

dei debiti Alitalia. Si rassegnino i contribuenti, a cui saranno rifilati gli scarti del piano Fenice per lasciare agli investitori privati solo il filletto. Il costo della promessa elettorale del Cavaliere, mantenere l'italianità della compagnia di bandiera, sarà pagato dai cittadini. E sarà salato, almeno 50 euro a testa. A fare due conti ci pensa EasyJet, celebre low cost britannica: «Una soluzione per Alitalia è la benvenuta, ma bisogna mettere i consumatori italiani al primo posto» ha dichiarato l'amministratore delegato Andy Harrison. «Ognuno dei contribuenti italiani dovrà pagare 50 euro per ripianare i debiti della compagnia».

La fonte è senza dubbio interessata, lo smantellamento del monopolio su ricche tratte nazionali come la Roma-Milano fa gola a molti. Ma i numeri sono numeri. E parlano degli infiniti interventi a favore dei cittadini che si potevano realizzare con quel denaro. Con la propria parte di debito Alitalia, probabilmente, una famiglia pagherebbe un paio di bollette elettriche. Un esperto di politica ed economia, invece, non ha dubbi: sosterrebbe i redditi da lavoro dipendente.

«La questione salariale è il vero problema, nelle case degli italiani la sera a cena si parla di come arrivare alla fine del mese» afferma Enrico Morando, coordinatore del governo ombra del Pd. «Con quella cifra si poteva finanziare per davvero la riduzione della pressione fiscale sugli

parlamentari democratici Morando e Baretta fanno i conti in tasca all'operazione di salvataggio

stipendi, in particolare sulla quota da contrattazione aziendale, per cui il governo ha stanziato solo 300 milioni di euro». Dando pure un «impulso significativo all'accordo tra le parti sociali sulla riforma del modello contrattuale». Si potevano prendere due piccioni con una fava anche utiliz-

zando quel miliardo abbondante per la detrazione fiscale delle spese di cura sostenute dalle donne che lavorano: ad esempio, spese per asili nido, assistenti per gli anziani non autosufficienti, collaboratori domestici. «Anche in questo caso - continua Morando - il sostegno dei redditi familiari si sarebbe ac-

compagnato a riforme strutturali, quale è un fortissimo incentivo per le donne ad entrare e a restare nel mondo del lavoro». Sul punto concorda Pierpaolo Baretta, deputato Pd ed ex dirigente sindacale della Cisl: «Tremonti ha rimandato la diminuzione delle tasse sui salari ad un futuro incerto, a quando la si-

tuazione finanziaria dello Stato sarà migliore. Ma di questo passo quel momento non arriverà mai». Per i tagli ai servizi sociali, alla scuola e alla sicurezza, invece, l'ora è già scoccata. «Basta il salasso di risorse subito dall'istruzione pubblica con la finanziaria d'inizio estate a dare la misura dello spreco» spiega

Baretta. I risparmi previsti dal piano di Palazzo Chigi sulla scuola dovrebbero portare alla cancellazione del 10% delle cattedre (87.245 insegnanti) nei prossimi quattro anni: 1,2 miliardi di euro potevano trattenerne circa 30mila sul posto di lavoro.

Un discorso simile vale per la sanità: i tagli decisi da Tremonti faranno mancare all'appello quasi 7 miliardi di euro da qui al 2011. Il tampone per il rosso Alitalia poteva salvare migliaia di posti letto negli ospedali e risparmiare ai pazienti una raffica di nuovi ticket per prestazioni prima gratuite. Non si salva nemmeno la tanto sbandierata sicurezza: bastava un terzo di quei 1,2 miliardi di euro ad evitare il taglio da 400 milioni di euro subito dalle forze di polizia. Forse gli elettori avrebbero accettato anche nuovi incentivi alle imprese, magari il taglio di un altro punto di cuneo fiscale. Invece si terranno i debiti della fu compagnia di bandiera.

Cinquanta euro a testa neonati compresi.

È l'ultima tassa del premier che «abbassa» le tasse

IL DECOLLO DELLA NUOVA ALITALIA

I punti chiave del Progetto Fenice

| | |
|--|--|
| INTEGRAZIONE L'integrazione del primo e secondo operatore aereo nazionale (non tutta l'Alitalia di oggi ma solo i suoi asset risanabili più Air One) | COSTO DEL LAVORO Risparmio nel tempo sul costo del lavoro di 350 milioni annui sia attraverso una riduzione delle attività del personale che attraverso contratti di lavoro meno onerosi. Da questo dipenderà l'esatto numero degli esuberanti (che dovrebbero oscillare intorno alle seimila unità) |
| OBIETTIVO Raggiungere una forte leadership sul mercato domestico attraverso un ribilanciamento dei voli a favore di Milano su Roma e di Malpensa su Linate (dove dovrebbero restare solo i voli per e da Roma) | CONTRATTI DI LAVORO Nuovi contratti in funzione di un adeguato modello di relazioni industriali con un netto incremento della produttività in modo da raggiungere una struttura in linea con i principali concorrenti |
| PARTNERSHIP Un accordo di partnership internazionale con una delle maggiori compagnie europee che dovrà essere industriale con apertura ad accordi azionari | |

LE CONDIZIONI

| | |
|---|---|
| TASSATIVE <ul style="list-style-type: none">Accordo sindacale sul dimensionamento di attività, organici e suoi nuovi contratti di lavoroMantenimento di tutti i diritti di volo di Alitalia, Air One e di tutte le controllate e la deroga antitrust sul mercato domestico da parte delle Autorità nazionali ed europee | ESSENZIALI <ul style="list-style-type: none">Necessità di definire un forte accordo con un partner europeoRegolamentazione ad hoc per Linate e un accordo con le società aeroportuali |
|---|---|

P&G Infograph

TRAFFICO

Malpensa in recupero con le compagnie estere

Mese di agosto positivo per il traffico passeggeri a Malpensa: dal primo al 27 di questo mese lo scalo varesino ha recuperato più del 10% delle perdite passando dal meno 31% di aprile al meno 21% di agosto, con un totale di 1.725.000 passeggeri trasportati. Anche se Alitalia ha trasportato nei primi 27 giorni di agosto 160mila passeggeri, contro i 925.500 transitati nello stesso periodo dello scorso anno (meno 82,7%) - nota la Sea - le altre compagnie di linea hanno registrato un aumento del 34,3% con un totale di 1.225.000 passeggeri (più 312.800). Il peso di Alitalia è calato del 14% a favore degli altri vettori di linea che sulle tratte intercontinentali arrivano a sfiorare il 90%. Sempre nello stesso periodo sull'aeroporto di Linate i passeggeri hanno registrato un calo dell'8,5%. A decretare il calo, la scelta strategica di AirOne di spostare parte dei suoi voli sullo scalo di Malpensa. I dati di traffico di Alitalia sul Forlanini rimangono pressoché stabili anche se quest'anno ha potuto inserire nel computo dei suoi passeggeri anche quelli di Volareweb che è entrata a far parte del gruppo, registrando un totale complessivo di 266.900 passeggeri. Buone notizie sul fronte della qualità del servizio offerto dagli scali lombardi: l'attesa media per i passeggeri ai filtri di sicurezza è stata di 8 minuti contro gli 11 dell'estate 2007, la puntualità dei voli in partenza registra una percentuale del 74% a Malpensa contro il 72% dell'estate scorsa e dell'80% a Linate contro il 77%.

L'INTERVISTA GIACOMO VACIAGO

Per l'economista il piano Fenice è ancorato a scelte industriali che guardano al passato. «Non bastano le belle hostess»

«È una soluzione da fine Ottocento»

/ Milano

Le piace il nome Compagnia Aerea Italiana?

«Già che c'erano potevano chiamarla Compagnia Aerea Garibaldi. Mentre i più importanti vettori al mondo affilano le armi per la liberalizzazione dei voli transoceanici, noi siamo ancora immersi in pieno Ottocento».

Di sicuro Giacomo Vaciago, direttore dell'Istituto di Economia e Finanza nell'Università Cattolica di Milano, non scommetterebbe un centesimo sul buon esito del piano Fenice.

Ancorato a scelte industriali che guardano al passato, ben lontane dalle ondate di concentrazioni in corso nel settore. Una missione quasi impossibile, quella di «salvare il peggio del Paese», nonostante l'impegno di un gruppo d'imprenditori che «rappresentano il meglio del Paese».

Possiamo dare un voto alla cordata per Alitalia?



«Promossa a pieni voti. Complimenti a chi ha disegnato l'operazione, a chi ha messo insieme un sacco di bei nomi come quelli annunciati: come farà Veltroni a criticare un professionista di garanzia come Augusto Fantozzi, stimato a destra e a sinistra? come sarà possibile discutere i soci che compongono la cordata senza mettere in discussione buona metà del capitalismo nazionale?».

«Si coglie dell'ironia nella sua voce». «Gli imprenditori coinvolti rappresentano davvero il meglio del Paese, ma si occupano del peggio del Paese. Vogliono prendersi anche la Sicilia o la Calabria per provare a risolverne l'economia? Speriamo che ci vada bene, ma siamo ancora alla teoria del miracolo e dimostriamo, ancora una volta, l'anomalia dell'Italia: in quale altro Paese al mondo il leader di Confindu-

stria si mette a far volare gli aerei? Di solito il presidente degli industriali fa il proprio lavoro, quale che sia».

Secondo lei, l'operazione è destinata a fallire?

«Sarà molto difficile tornare a fare profitti nel giro di cinque anni, come prevede il piano. In questo momento il settore aereo è l'ultimo in cui investire se si vogliono fare soldi, sia per il prezzo del petrolio, sia per le tensioni internazionali in corso. Non è un caso se quasi tutte le compagnie aeree sono in rosso».

La nuova Alitalia, però, gode di un privilegio: quello di poter scaricare sui contribuenti i debiti accumulati con la creazione di un'apposita bad company.

«Un bel trucco: si cambia la legge e si fa quel che si vuole. Nelle normali democrazie il governo governa a leggi date, non le aggiusta a seconda delle necessità del momento, mentre il parlamento sta fermo ad applaudire. Ma

dal punto di vista economico il problema è un altro: le compagnie aeree sono una cosa maledettamente seria, non funzionano solo perché il governo ha preso la decisione politica di avere una compagnia di bandiera, oltretutto privata, mentre tutti gli altri governi si muovono nella direzione opposta».

Si spieghi.

«Sulla tratta Milano-Roma non è un problema fare soldi, ma la sfida vera è all'estero, dove Alitalia gode di una pessima reputazione. La forza del suo marchio è assimilabile a quello dei rifiuti di Napoli: chi vuole volare in comodità sceglie British Airways, chi punta sulla sicurezza sceglie Lufthansa, chi adora il lusso sceglie Emirates. Alitalia come pensa di attirare i clienti stranieri? Sicuramente non bastano le belle hostess».

Per questo dovrebbe esserci Airfrance, che intende entrare come azionista nel capitale di

Compagnia Aerea Italiana.

«Che Airfrance voglia un ruolo da socio di minoranza o da partner tecnico di Alitalia, la faccenda cambia poco: fuori dall'Italia continuerà a fare i propri interessi».

Ovvero?

«Dubito che Airfrance promuoverà il marchio italiano per i voli internazionali. Invece per vincere la sfida della sopravvivenza nel mercato aereo serve essere fortissimi sugli intercontinentali. Da questo punto di vista avrei capito molto di più un grande socio orientale o arabo. Non la solita compagnia aerea europea che ha bisogno di crescere».

Non la entusiasma l'ipotesi Airfrance?

«In tutta l'operazione vedo troppi conflitti d'interesse. Sia tra gli investitori italiani, che certo non ci mettono dei soldi per un moto d'orgoglio nazionale, sia nel partner europeo».

lv.

ALEXANDER DUBČEK È STATO IL SIMBOLO DI UNA STAGIONE IRRIPIETIBILE DI GRANDI SPERANZE E DOLOROSE DISILLUSIONI.

Le chiavi del tempo

Classici di ieri e di oggi per capire il mondo in cui viviamo

in edicola

in occasione del 40° anniversario dell'invasione sovietica in Cecoslovacchia a soli 7,50 € in più rispetto al prezzo del quotidiano.



JIRÍ HOCHMAN
LUCIANO ANTONETTI

IL SOCIALISMO DAL VOLTO UMANO

Puoi acquistare questo libro anche in internet www.unita.it/store oppure chiamando il nostro servizio clienti tel. 02.66505065 (lunedì-venerdì dalle h.9.00 alle h.14.00)

