

ULTIME ORE

Intervista al ministro ombra dell'Economia del Pd: il presidente del Consiglio è il campione del mondo della faccia tosta

Con quello che ha combinato per ragioni puramente di parte ed elettorali il premier non dovrebbe dormire di notte

Bersani: «Ci metteranno una pezza e sarà un disastro»

di Laura Matteucci / Milano

«Berlusconi e la destra per ragioni puramente elettorali e politiche hanno messo Alitalia su un percorso accidentale, lungo e pericoloso. Siamo in un imbuto drammatico. Un'eventuale soluzione delle prossime ore sarebbe solo una tappa, una pezza che lascerebbe aperte tonnellate di problemi. Per i mesi a venire continuo a vedere solo ostacoli e intoppi».

Berlusconi dà la colpa ai sindacati e alla sinistra, che «vuole dare uno smacco al governo». Si sente perseguitato.

«Berlusconi è il campione mondiale della faccia tosta. Non è nemmeno il caso di commentare».

Invece è il caso, parla da presidente del Consiglio.

«Lui non dovrebbe dormire di notte. Proprio lui, che ha infilato Alitalia in questo disastro per pure ragioni elettorali. È totalmente irresponsabile. Gli sfuggono le proporzioni del disastro». Pierluigi Bersani, ministro ombra dell'Economia per il Pd, è esasperato. Alitalia è a un passo dal fallimento, tra incontri concitati, nuovi allarmi e, in serata, la convocazione dei sindacati da parte del governo. Ma Berlusconi, che aveva dichiarato di avere la soluzione in tasca, per cercare di salvare la faccia scarica le responsabilità sulla sinistra e sul sindacato perché si pieghi a firmare contratti che non raggiungono neanche quelli delle compagnie low-cost».

Tra l'altro, tra le prime a rifiutare le condizioni per l'accordo ci sono le organizzazioni sindacali dei piloti, politicamente connotate a destra.

«Infatti. Comunque, lasciamo perdere destra e sinistra. Siamo di fronte a un dramma, e Berlusconi tende solo a cercare di fare bella figura a carico dei contribuenti. Vorrei capire bene quali carte il governo intenda giocare: perché se sono carte di spesa pubblica, deve dirlo».

Che cosa teme?

«Se oltre a mettere a carico pubblico 1 miliardo, 1 miliardo e mezzo, si fanno provvedimenti speciali di decontribuzione dei costi del lavoro a favore delle aziende, allora attenzione: perché in Italia ci sono crisi dappertutto, non si possono accettare condizioni differenti a seconda delle situazioni. Si andrebbe a creare un precedente, e a quel punto tutti potrebbero vantare gli stessi diritti. Giustamente».

Perché dice che un'eventuale



Ora è in vendita solo la "polpa" della società, si possono cercare offerte alternative



Foto di Andrew Medichini/Ansa

soluzione non sarebbe comunque definitiva?

«La scelta di Berlusconi ha portato ad un progetto che non è affatto la nuova Alitalia, ma la nuova AirOne domestica e monopolistica, con capacità di azione e di investimento limitate. Si è creato un notevole scarto tra i problemi aperti e le soluzioni proposte. Per questo la situazione resta precaria, anche in prospettiva. In questo momento ci stiamo occupando del problema sociale, del passaggio drammatico che riguarda 20mila dipendenti, che non sono affatto dei privilegiati, i precari, e non dimentichiamo le migliaia di lavoratori dell'indotto. Ma poi di problemi se ne affaceranno altri in primo piano. Le procedure, innanzitutto, che fanno acqua da tutte le parti, e che coinvolgono creditori, fornitori, azionisti, obbligazionisti. Ci sono molte zone oscure in questa vicenda, e molti conflitti di interesse. Tremonti dovrà chiarire parecchie questioni: due mesi fa si è fatto garante della continuità

La Cai ha l'ambizione di fare un'altra AirOne, non una grande compagnia

aziendale di Alitalia, e su quella base è stato approvato il bilancio, fornitori e creditori sono rimasti immobili. Adesso invece non c'è alcuna garanzia. Morale: chi paga? Bisognerà chiarire anche il prezzo dell'operazione, e capire quanto vale davvero AirOne. Poi, la nuova società non riuscirebbe mai a dare risposte territoriali adeguate: ma come, prima una polemica infinita per i due hub di Fiumicino e Malpensa, e adesso che non ce ne sarebbe nemmeno uno tutti zitti? Del resto, chi ha smontato la soluzione Air France?».

È stato Berlusconi. Diceva di avere un'altra soluzione, che avrebbe salvaguardato l'italianità della compagnia.

«Per le prospettive industriali e strategiche, per il prezzo dell'operazione (a Air France sarebbe costata quasi 3 miliardi, senza oneri per i contribuenti), per pulizia delle procedure, quella di Air France era una soluzione indiscutibilmente migliore. La bandiera? Si sarebbe potuto investire perché imprenditori italiani entrassero nell'azionariato. Meglio partecipare ad una cosa grande che essere padroncini di una cosa piccola».

L'atteggiamento della cordata nella trattativa è insolitamente rigido. Non è che mira al fallimento, ovvero al massimo ribasso?

«Non credo, perché a quel punto potrebbe arrivare chiunque a bussare. Il fatto è che questa cordata ha la dimensione e la vocazione solo per un'altra AirOne, non si sta discutendo con un grande gestore di traffico aereo».

Pensa potrebbero esserci altre offerte, magari della stessa Air France?

«Penso che in queste ore convulso dovrebbe essere esperito un percorso alternativo. Perché un conto è parlare, come prima, dell'intera Alitalia, un altro è parlare solo della "polpa". Cambiano i termini dell'operazione, i costi, le prospettive».

LA STORIA

Dall'amico Putin al consigliere Ermolli il cinismo del premier sulla povera Alitalia

di Oreste Pivetta

Sulla fine di Alitalia (e di fine, non c'è dubbio, comunque si tratta) si potrebbero ipotizzare le responsabilità dell'universo mondo, responsabilità della politica e delle sue clientele, dei sindacati e dei sindacatini corporativi, dei manager e degli steward, di orgogliosi governatori regionali, persino di Michael O'Leary, il capo di Ryanair, che inventò il low-cost togliendo clienti alle compagnie di bandiera e muovendo la guerra dei prezzi, naturalmente della globalizzazione eccetera eccetera, anche quando la globalizzazione, in un libero mercato, rappresentava tanta manna dal cielo per chi sapeva fare e volare. L'elenco completo e le graduatorie sono impossibili. Si dovrebbe riscrivere la storia, interessante comunque perché sarebbe metafora della storia italiana e dei suoi intrighi e intrecci politici, economici, finanziari, metafora anche nei momenti belli. Perché Alitalia rappresentò anche il bello dell'Italia: il primo aereo della non più nostra compagnia di bandiera s'alzò il 5 maggio 1947 ed eravamo davvero all'alba di un nuovo mondo, che sarebbe tramontato nel giro di un ventennio...

Siamo, purtroppo, agli ultimi mesi e agli ultimi giorni della "fine" ed anche per questi si cercano una spiegazione e una responsabilità. E se responsabilità si devono indicare, ecco pronto il bersaglio: il sindacato. Il sindacato che dice no ad Air France, il sindacato che fa le obiezioni al miracoloso piano Fenice. Versione corrente e propagandistica di una cronaca, fino all'ultimo, ben più complicata. Persino l'esperto ministro Giulio Tremonti, in una dettagliatissima ricostruzione che compare sul Sole24ore, si piega alle semplificazioni, trincerandosi persino dietro i virgolettati delle notizie Ansa: «Dopo numerosi incontri con i sindacati Air France abbandona il tavolo delle trattative, e, in un comunicato stampa, annuncia che

non esistono più le basi per continuare la negoziazione con le organizzazioni sindacali...». La data è importante: 2 aprile 2008. Una decina di giorni e si andrà al voto.

Come Tremonti non ricorda (aspettiamo le puntate successive del suo lunghissimo intervento), l'allora leader dell'opposizione, Silvio Berlusconi, molto prima della rinuncia di Air France e il giorno dopo l'annuncio di Jean-Cyril Spinetta che gli "esuberanti" sarebbero stati poco più di duemila, cominciò a sventolare la bandiera patriottica dell'italianità e naturalmente i soliti gli andarono dietro: italianità, italianità... Italianità ovviamente poi disseminata nelle varie depandance leghi-

ste-regionali: sembra ieri quando si fronteggiavano il gran mercato degli imprenditori del Nord e quello dei turisti del Centro (ma sembra ieri, ed è solo passata una decina di anni, anche quando all'inaugurazione della nuova Malpensa gli stessi sulla scena oggi si litigavano su chi dovesse tenersi l'hub, Milano o il Lazio, Formigoni o Fiumicino, e s'ascoltavano le lambiccate teorie sulla "duplicazione" o moltiplicazione degli hub). Berlusconi, sventolando il tricolore, disse anche che la cordata nazionale era già pronta, AirOne a braccetto con Banca Intesa. Che subito smentì. Citiamo anche noi l'An-

sa: «Intanto la vicenda Alitalia entra nella campagna elettorale». Il sindacato aveva fatto il suo mestiere: tentare di difendere qualche linea industriale e qualche posto di lavoro, si potrebbe dire con autentico spirito "patriottico". Berlusconi di mestiere fece il suo: propagandista di se stesso, con la violenza delle sue tv, furbetto e populista, incurante sfasciacarrozze pur di salvare se stesso. Spinetta, il manager di Air France, fece la somma della difficoltà: la trattativa con i sindacati e l'opposizione preventiva di un leader politico, che sarebbe stato probabilmente il capo di un futuro governo di

centrodestra, che avrebbe dovuto chiudere la partita aperta da un governo di centrosinistra che ormai non esisteva più. Spinetta fece sapere il 21 aprile, una settimana dopo la vittoria di Berlusconi, che non riteneva validi gli accordi contrattuali annunciati il 14 marzo per lanciare un'offerta pubblica di scambio su Alitalia. Tre giorni prima il nostro presidente del consiglio aveva ospitato in Sardegna l'ex presidente russo Putin e aveva annunciato che Aeroflot avrebbe sostenuto la cordata italiana. Fantasia.

Mentre il governo di centrosinistra, ancora in carica per la normale amministrazione, concedeva un prestito di trecento milioni ad Alitalia perché continuasse a sopravvivere (affrontando i dubbiosi e critici commissari dell'Unione europea, timorosi che un aiuto di stato infrangesse le aeree norme della libera concorrenza), il presidente del consiglio in pectore, incurante, proclamava: «Alitalia potrebbe essere acquistata dallo Stato, anzi dalla Ferrovie dello Stato». Poi affidava al suo socio d'affari, amico e consulente, Bruno Ermolli, il compito di mettere insieme la cordata, e, due mesi dopo, a tavola con gli amici senatori, confidava tra una portata e l'altra che gli esuberanti sarebbero stati quattromila, forse cinquemila, dando il via così al carosello dei numeri. Peccato che quei numeri corrispondessero a lavoratori, famiglie, eccetera eccetera. Incurante continuava: la cordata si doveva fare, promessa elettorale. In attesa, si rimetteva in pista come advisor Banca Intesa, protagonista della prima "gara" promossa da Tommaso Padoa-Schioppa. Un advisor un po' particolare, con le mani in pasta, in evidente conflitto di interessi, arbitro e insieme protagonista, con un problema grosso: salvare i propri crediti e i propri

creditori, a cominciare dal titolare di AirOne, tra i primi soci della cordata di sedici membri che si presentò il 26 agosto e che diede vita alla Compagnia Aerea Italiana, prendendosi il buono di Alitalia, un po' di aerei e un po' di rotte compresa quella Milano-Roma, lasciando il brutto alla "bad company", affidata al commissario Fantozzi. L'opera pareva compiuta: i contribuenti italiani assumevano per sé le perdite di Alitalia, un miliardo e mezzo. «Ma far pagare ai contribuenti almeno un miliardo di euro (se non di più) per salvare Alitalia e favorire una cordata di imprenditori italiani non ha senso», commentava il professor Alberto Alessi sul Sole24ore. E sullo stesso quotidiano si leggeva (a firma di Gianni Dragoni): «In nessun aspetto la proposta attribuita alla cordata di 16 investitori della Cai, guidati da Roberto Colaninno... migliora il progetto francese. Anzi, numerosi appaiono i peggioramenti, per la compagnia, per i lavoratori, per i consumatori, per i contribuenti, per creditori e azionisti...».

Il peggio però non era ancora arrivato. Chissà quando arriverà, nella babele di una trattativa, delle cui ambiguità e oscurità, cominciando dalla tragica commedia degli "esuberanti", come spiegava ieri su queste pagine il leader della Cgil Guglielmo Epifani, il principale responsabile è il governo di Berlusconi, che per un calcolo elettorale aveva fatto il suo per mandare a catafascio la trattativa con Air France, aveva promesso la cordata italiana e siccome la cordata italiana non si materializzava si era messo ad inventare norme su misura (eludendo ad esempio quelle sull'antitrust) e a organizzare bad company e new company, con il risultato di mettere in pista non la nuova Alitalia, ma una piccola compagnia regionale, pagata dagli italiani. E forse neppure quella.

Le promesse della campagna elettorale e la dura realtà di un'azienda strategica sull'orlo del baratro

Dipendenti Atitech verso Finmeccanica

Il gruppo della difesa di Guarguaglini non vuole però entrare in cordate

di Eugenio Giudice / Torino

Qualche centinaio di dipendenti di Atitech (Alitalia) potrebbero finire in Finmeccanica che, tuttavia, non interverrà nel salvataggio della compagnia di bandiera. Pier Francesco Guarguaglini, presidente e amministratore delegato della società pubblica che nei giorni scorsi ha incontrato il sottosegretario alla presidenza del consiglio Gianni Letta, ieri a Torino non ha risposto alle sollecitazioni sul caso, ma appare certo la volontà di non impegnarsi direttamente nella delicata partita Alitalia mentre potrebbe esserci la disponibilità ad assumere una parte degli 800 dipendenti della società di manutenzione di Napoli.

Intanto la Libia si affida ai gendarmi

elettronici di Finmeccanica. Saranno le aziende del gruppo italiano a cercare di contrastare il fenomeno migratorio, diretto in Europa attraverso il paese nordafricano, con un sistema di sorveglianza elettronica. Il recente accordo tra Italia e Libia che chiude il contenzioso sui clandestini in cambio di investimenti darà probabilmente impulso alle attività di Finmeccanica e al memorandum per la sicurezza siglato lo scorso anno. Guarguaglini ha confermato l'intenzione di sviluppare le attività del gruppo in Libia: «Abbiamo fatto già varie offerte per il controllo del territorio». Nell'ambito di un programma Ue per la collaborazione con i paesi del Sud del Mediterraneo spetterà a Finmeccanica

dispiegare le tecnologie della Selex Sistemi Integrati, e di altre aziende controllate, basati su sensori, radar, sistemi infrarossi, collegati ai centri di controllo locali, sul modello di quanto è già operativo sullo stretto di Messina. E non è da escludere in un prossimo futuro l'impiego di aerei senza pilota, eventualmente una evoluzione del prototipo Molynx realizzato a Torino da Alenia Aeronautica. Qualcosa è già in atto: la finanziaria guidata da Guarguaglini ha già venduto a Gheddafi un Atr42-Mp per monitorare il litorale. La controllata Agusta-Westland ha avviato la joint venture Liatic a Tripoli per fornire gli elicotteri destinati alla polizia e guardia di frontiera. «Inoltre - ha concluso - possiamo offrire competenze anche nel settore ferroviario».

Un'enciclopedia di annunci, di soluzioni improbabili, di offerte impossibili, nella propaganda della destra