

Quattordicesima puntata del dossier Alitalia CAI, per gentile concessione di Felice Saulino www.felicesaulino.it

Intanto Cai ha già fissato il prezzo: 350 milioni di euro per tenersi la polpa. Il 5 settembre la cordata patriottica presenta il suo piano e lo battezza "Progetto Fenice".

Un modo per far capire subito, e senza falsa modestia, che nella mani dei nuovi azionisti privati l'Alitalia risorgerà dalle macerie della gestione pubblica. Proprio come la Fenice, l'uccello mitologico che rinasceva dalle sue ceneri dopo la morte.

Il Progetto Fenice divide la compagnia di bandiera in due. Da un lato, la polpa con tutto l'attivo: slot, permessi di volo, marchio, parco passeggeri, aerei e il personale necessario per farli volare. Questa parte andrà ai "patrioti" di Cai. Dall'altro lato viene creata la "bad company": debiti, passivi ed esuberanti che saranno interamente a carico dello Stato. Secondo Ugo Arrigo, professore di Scienza delle finanze alla Bicocca di Milano, "in sette anni l'operazione Alitalia costerà ai contribuenti italiani almeno cinque miliardi di euro".

Il 28 ottobre 2008, 86° anniversario della mussoliniana Marcia su Roma, i "patrioti" di Cai festeggiano il gran giorno dell'assemblea. La Compagnia aerea italiana diventa società per azioni, adotta lo statuto, delibera un aumento di capitale fino a 1,1 miliardi di euro ed elegge il Consiglio d'amministrazione che resterà in carica fino al 2010.

La prima riunione del nuovo Cda è convocata per il 31 ottobre, ultimo giorno utile per presentare l'offerta al commissario Fantozzi e scongiurare il fallimento. Ma i nuovi padroni fanno sapere che daranno via libera all'offerta solo dopo aver ottenuto la firma dai sindacati sui contratti e sui criteri di assunzione del personale.

Detta in termini brutali: o i sindacati accettano i contratti proposti dall'azienda oppure salta tutto. Cai si ritira e Alitalia fallisce. Prendere o lasciare. E non è finita: l'offerta rimarrà comunque congelata fino a quando Bruxelles emetterà il suo verdetto sui 300 milioni del prestito ponte. Insomma, i nuovi azionisti privati non intendono restituire nemmeno un euro di quei soldi che intanto sono stati incamerati come capitale.

E il vincolo dei cinque anni? A settembre i soci Cai si erano impegnati con il governo a non vendere le azioni Alitalia per cinque anni. Nello statuto approvato dall'assemblea questo limite c'è. Ma c'è anche una scappatoia. Invece di scrivere che il trasferimento delle azioni è vietato per cinque anni, punto e basta, gli estensori hanno previsto un'eccezione. Il passaggio di mano potrà avvenire anche prima del quinquennio.

Il 29 ottobre, dopo sette ore di trattativa, Cai abbandona il tavolo del confronto con i sindacati.

È rottura. Mancano due giorni alla scadenza dell'offerta e la cordata patriottica minaccia nuovamente il ritiro. Ma, secondo i rappresentanti Sdl, una delle sigle sindacali che si sono rifiutate di firmare l'accordo, dietro lo scontro si nasconde altro: "Il prezzo dell'Alitalia". L'advisor di Fantozzi, la banca Rothschild, avrebbe valutato la "polpa" della compagnia in via di privatizzazione "tra i 900 milioni e il miliardo di euro" contro i 350 proposti da Cai.

Da Palazzo Chigi filtrano indiscrezioni su un Berlusconi "furioso" che chiama al telefono uno per uno i 16 soci per convincerli a firmare. Il Cavaliere è sui carboni accesi: un ritiro dell'offerta Cai riaprirebbe il caso Alitalia. Sarebbe un colpo durissimo al premier e alla credibilità d'un governo già costretto a fare i conti con le manifestazioni di piazza contro la riforma della scuola firmata dal ministro Gelmini.

In tarda mattinata, la presidenza del Consiglio convoca le parti. "Letta ci salverà" assicura il Presidente del Consiglio, che scommette ancora una volta sulle capacità di mediazione del suo braccio destro.

L'incontro comincia alle tredici. Ci sono Cai, i sindacati e il commissario Fantozzi. Alle quindici e venti Cgil, Cisl, Uil e Ugl decidono di firmare i contratti e i criteri di selezione del personale che verrà assunto dalla Nuova Alitalia. Ma le cinque sigle dei sindacati autonomi (rappresentano due terzi dei piloti e un buon ottanta per cento del personale di volo) non ci stanno. Accusano i nuovi padroni d'aver violato gli impegni sottoscritti a settembre e di pretendere mano libera sulle assunzioni. Alle quindici e quaranta inizia il consiglio d'amministrazione di Cai. Alle 17 la cordata suona la ritirata.

Due ore dopo, Gianni Letta scrive ai sindacati indicando le 22 come termine ultimo. I rappresentanti sindacali tornano a Palazzo Chigi. Poco prima delle venti arriva anche Colaninno. Ha appena parlato con Berlusconi e – a sorpresa – annuncia il dietro front della cordata patriottica. Nel verbale finale firmato da confederali e Ugl si stabilisce che l'azienda potrà non assumere personale con "limitazione all'impiego". Per ogni controversia nell'applicazione degli accordi ci si affiderà all'arbitrato del sottosegretario alla presidenza, il cosiddetto "lodo Letta" che viene allegato e firmato dalle parti insieme all'intesa.

Alle 20,30 l'offerta viene messa nero su bianco. Il "no" dei piloti e degli assistenti di volo non rappresenta più un ostacolo insormontabile. Ma qual è stato l'ultimo regalo promesso da Berlusconi ai patrioti della cordata per convincerli ad andare avanti nell'avventura Alitalia? Che cosa si sono detti venerdì sera il premier e il presidente di Cai?

Intervistato il giorno dopo sul Sole 24 Ore, Colaninno minimizza: "Di fantasie ne sono circolate molte in questi giorni, ma il Presidente ci ha solo fornito una informazione essenziale per le decisioni che stavano maturando, e cioè che l'intensa opera diplomatica di Gianni Letta aveva ancora una volta fatto il miracolo...".

Adesso, forte dell'accordo firmato da quattro sindacati su nove, Cai punterà la pistola contro i riottosi. O accetteranno di aderire alle condizioni sottoscritte da Ugl e confederali oppure la società procederà all'assunzione di piloti e assistenti di volo per chiamata nominativa .

Insomma, chi continuerà a mettersi di traverso è avvertito. Selezionare uno per uno piloti e assistenti di volo significa eliminare tutti in una volta quelli che costano di più, quelli che hanno figli piccoli e dovrebbero essere esentati dai turni di notte, i più sindacalizzati e chi ha rotto i coglioni.

Dal ministero dei Trasporti arriva anche l'aut aut del ministro Matteoli: chi non firma l'accordo "non usufruirà degli ammortizzatori sociali" previsti dal governo. Ma il fronte del no si compatta.

Il 9 novembre 2008, i cinque sindacati che non hanno accettato i contratti proposti da Cai annunciano 14 giornate di sciopero e sei mesi di protesta "nel rispetto delle normative vigenti". Matteoli accoglie la notizia come "una dichiarazione di guerra" e replica mostrando i muscoli: "Il governo non si lascerà intimidire".

Forti dell'appoggio di Berlusconi, i soci della cordata patriottica tengono duro anche sul prezzo.

350 milioni erano stati offerti a settembre e 350 vengono messi nero su bianco nell'offerta presentata venerdì 31 ottobre al commissario Alitalia. Al momento della firma, la cifra viene coperta da uno stretto riserbo. Ma due giorni dopo Il Sole 24Ore, citando "autorevoli fonti finanziarie" rivela che l'offerta è di 350 milioni di euro e che al momento di mettere mano al portafoglio, i nuovi azionisti Alitalia, ne verseranno solo cento.

E il prestito ponte? Deve essere restituito entro il 31 dicembre 2008. È la condizione posta da Bruxelles per chiudere un occhio sull'aiuto di Stato. Il verdetto è atteso per il 12 novembre.

Ma sabato 1 novembre, appena 24 ore dopo l'offerta Cai, Antonio Tajani, il berlusconiano commissario ai Trasporti dell'Unione, fa sapere che – in nome della "discontinuità aziendale" tra vecchia e nuova Alitalia richiesta dalla Ue – ha proposto alla Commissione di lasciare la restituzione del prestito alla "bad company". Insomma, i 300 milioni del prestito si aggiungeranno ai cinque miliardi che il governo italiano ha già messo a carico dei contribuenti. È questo il regalo promesso 24 ore prima da Berlusconi a Colaninno e alla cordata patriottica per sbloccare l'offerta Alitalia?

Il 12 novembre l'Unione europea accetta la proposta di Tajani e dà il suo via libera all'operazione Cai. Secondo il verdetto di Bruxelles, i 300 milioni concessi all'Alitalia rappresentano un "aiuto di Stato". Conclusione: la cifra va restituita e l'onere graverà sulla "bad company"...

Articolo pubblicato su www.felicesaulino.it sotto licenza Creative Commons, riprodotto per gentile concessione dell'autore