

## **COSI' VENGONO RICOMPENSATI I "PATRIOTI" ALITALIA**

Ad un anno dalla privatizzazione, i "patrioti" Alitalia possono dirsi soddisfatti. Chi più, chi meno, hanno già ottenuto quel concreto ringraziamento che si aspettavano da Berlusconi in cambio dell'adesione alla "cordata made in Italy".

Tutti digiuni di trasporto aereo, ma tutti impegnati in business sensibili alle scelte della politica e alle decisioni del governo, gli azionisti Cai avevano puntato sulla gratitudine dell'amico Silvio, che sul mantenimento dell'italianità dell'ex compagnia di bandiera si era giocato le elezioni del 2008.

A dodici mesi di distanza, l'operazione Cai ha premiato soprattutto i concessionari autostradali, che, all'inizio di quest'anno, hanno ottenuto dal governo aumenti dei pedaggi mai visti. Aumenti largamente superiori all'inflazione: tra il 2,6 e il 5,5% con punte che superano il 15 per cento, secondo le tratte.

A beneficiare di questa pioggia di denaro, saranno soprattutto le quattro società italiane che fanno capo a due famiglie entrate nella cordata patriottica: Benetton e Gavio. Secondo le prime stime, l'aumento dei pedaggi dovrebbe consentire ai due gruppi di ottenere a fine anno circa 100 milioni di euro di ricavi aggiuntivi.

Meglio ancora è andata a Carletto Toto, che ha guadagnato almeno tre volte. La prima, come concessionario autostradale abruzzese. La seconda, come ex proprietario di Airone, società imbottita di debiti e rilevata da Cai a un prezzo pari a due terzi di quello pagato per Alitalia che fatturava cinque volte di più. La terza, grazie all'accordo con la Cai che prenderà in affitto buona parte della sua flotta (82 Airbus) dalla Apfl (Aircraft Purchase Fleet Ltd), società specializzata in leasing aeronautico costituita da Toto a Dublino. La sede irlandese consentirà ad Apfl di pagare un'aliquota fiscale del 9%. Tutto legale, grazie a una legge berlusconiana.

Secondo le rivelazioni dell'Espresso (numero 4 del 28 gennaio 2010), Toto ha arruolato, come presidente della società, l'americano Edward Luttwak, noto consulente di multinazionali e servizi segreti, già collaboratore del Sismi di Pollari e della Telecom di Tronchetti e Tavaroli. Una mossa che la dice lunga sulla trasparenza dell'operazione Alitalia-Airone.

### **CAI, L'ALBUM DI FAMIGLIA**

Le ultime mosse di Toto e i superprofitti assicurati ai Benetton e ai Gavio gettano un piccolo fascio di luce sulla vicenda. Ma non c'è da meravigliarsi. Cai, la cordata patriottica voluta, fortemente voluta da Berlusconi per "salvare" l'Alitalia sembra un vero album di famiglia.

Nella foto di gruppo possiamo riconoscere il fior fiore del capitalismo finanziario e tariffario emerso in dieci anni di privatizzazioni "made in Italy": dai Benetton ai

Gavio, da Salvatore Ligresti a Marco Tronchetti Provera, da mister Airone Carlo Toto al gagà Francesco Bellavista Caltagirone.

A guidare questa allegra compagnia, troviamo un'altra vecchia conoscenza: Roberto Colaninno.

Nel 1999, l'attuale numero uno della Cai berlusconiana fu il grande protagonista della scalata Telecom.

All'epoca, il ragionier Colaninno aveva il sostegno di Massimo D'Alema. Da presidente del Consiglio, il Leader Massimo inneggiò ai "capitani coraggiosi" del nuovo capitalismo padano che avevano osato sfidare il "piccolo mondo antico" incarnato dal volto rugoso dell'Avvocato Agnelli. L'affare finì male per Telecom e molto bene per i "capitani coraggiosi" che ne uscirono con un guadagno stratosferico.

Nove anni dopo, alla fine del 2008, Colaninno ha scommesso su un altro premier e su un'altra privatizzazione. Prima o poi bisognerà raccontarla la storia di questa razza predona che ha saccheggiato il Paese ottenendo lo smantellamento delle Partecipazioni statali e accaparrandosi a prezzo di saldo rendite miliardarie: telefoni, autostrade, banche, imprese alimentari e siderurgiche.

Non erano tutte passive queste aziende. Anzi. Alcune avevano una redditività altissima. Valga per tutti il caso della di Autostrade. Nel 1999, ultimo anno di gestione Iri prima del passaggio a Benetton e soci, pagò all'azionista pubblico, cioè al Tesoro, un dividendo di 140 milioni di euro.

Diverso il caso dell'Alitalia. La compagnia aerea statale era un buco nero. L'ultimo caso di gestione politica di una grande impresa, con bilanci eternamente in rosso e costi di fornitura superiori di un buon 20 per cento a quelli della concorrenza. Ma la divisione tra bad company, portata a un fallimento scaricato sui contribuenti italiani, e la good company "regalata" ai "patrioti" di Cai fa parte a pieno titolo del sacco d'Italia. A un anno di distanza, è una storia che merita di essere ripercorsa nei suoi passaggi essenziali, nel suo susseguirsi di abusi e di favori, nell'intrecciarsi continuo di politica e affari.

Eccola.

## UN VESTITO TAGLIATO SU MISURA

L'abito della nuova Alitalia sembra tagliato a misura dei soci Cai. Per farci stare dentro gli azionisti tricolore chiamati, come aveva suggerito Berlusconi, a mettere sul tavolo solo "una fiche", il nuovo governo non va per il sottile e procede a colpi di deroghe.

L'ultima della serie, approvata in via definitiva il 23 ottobre 2008 dal Senato, viene infilata direttamente nel "decreto Alitalia". È una norma salva-precari che permetterà alla compagnia di assumere personale a tempo determinato.

Il primo regalo arriva il 27 maggio 2008, appena dodici giorni dopo l'insediamento di Berlusconi a Palazzo Chigi. I 300 milioni di euro del "prestito ponte", concessi un mese prima dal governo Prodi, vengono trasformati in patrimonio. Un colpo di bacchetta, et voilà, il debito diventa capitale. Con buona pace di Bruxelles e della normativa europea che vieta gli aiuti di Stato.

Passano sette giorni e, il 3 giugno, un nuovo decreto cancella le regole sulle dimissioni statali che impongono procedure "trasparenti e concorrenziali" per le partecipazioni del Tesoro. La legge 474/94 e i vincoli imposti da Bruxelles non rappresentano più un ostacolo.

La deroga viene estesa anche agli obblighi informativi che Alitalia, società quotata, ha nei confronti della Consob: la Commissione per il controllo della Borsa. Il titolo viene sospeso dalle quotazioni.

Il 28 agosto 2008 arriva la sospensione delle regole Antitrust per un anno. Altra cosa vietata dalla normativa europea.

Nello stesso provvedimento si autorizza il commissario straordinario ad aggirare la cosiddetta legge Marzano, che fissa le procedure di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi. In questa maniera, Fantozzi non ha più l'obbligo della gara pubblica e può procedere senza intralci alla trattativa privata.

Anche qui, si fa tutto su misura. L'acquirente c'è già. È Cai. Ed è stata individuata pure la "primaria istituzione finanziaria indipendente" che dovrebbe fissare il prezzo dell'Alitalia scaricata dai debiti. Il 4 settembre il ministro Scajola affida la valutazione a una banca d'affari milanese: la Banca Leonardo.

C'è un piccolo problema, tra gli azionisti dell'advisor scelto dal governo figurano tre soci Cai, ossia tre acquirenti Alitalia: Benetton, Ligresti, Tronchetti Provera. Ma, a sentire Scajola, il conflitto d'interessi non esiste, perché le quote dei tre nella banca che dovrà fare il prezzo "sono infinitesimali". Sarà. Sta di fatto che ormai nemmeno un commissario docile come Fantozzi si fida più, e il 9 settembre nomina un proprio advisor: la banca Rothschild.

## LA MARCIA SU ROMA

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"...