

NIENTE SCIOPERI, CI PENSA MATTEOLI

E nove. Per la nona volta da quando l'ex compagnia di bandiera è finita nelle mai dei "patrioti", Altero Matteoli, berlusconiano ministro dei Trasporti e padre di Federico, giovane pilota al quale Cai sta preparando una fulminea carriera da comandante, ha bloccato uno sciopero del personale navigante. È accaduto il 5 febbraio 2010, grazie alla solita ordinanza che, paventando "un grave pregiudizio per gli utenti", ha "differito" lo sciopero "ad altra data". In pratica, lo ha cancellato.

Secondo la Filt Cgil, siamo di fronte a un vero e proprio abuso d'ufficio da parte di un ministro che "con atto amministrativo cancella uno sciopero proclamato nel rispetto della legge e delle regole", senza, peraltro, "alcuna segnalazione" da parte della Commissione di garanzia.

Dice Riccardo Rosi, pilota cassintegrato, dopo 28 anni di Alitalia: "Di questo passo non si potranno più fare scioperi. È una vergogna! Siamo alla lesione di un diritto costituzionale". Alcuni sindacalisti, ironizzano sullo "zelo" d'un ministro dei Trasporti "sempre pronto a soccorrere i patrioti" e ad assicurare la sua protezione a Cai "mentre i problemi dei lavoratori della vecchia e della nuova Alitalia non trovano una soluzione".

CUCU', CUCU', IL PIANO FENICE NON C'È PIU'

Presentato a fine 2008 come il grande progetto che avrebbe consentito alla compagnia aerea privatizzata di rinascere dalle ceneri, il Piano Fenice non esiste più. Modificato di fatto nel primo anno di gestione Cai, adesso viene sostituito anche formalmente.

Napoleone Sabelli e le sue teste d'uovo hanno già messo a punto il "nuovo piano industriale Alitalia". L'11 gennaio lo hanno presentato a grandi linee in un grande albergo romano

Nell'occasione furono anche fissate le date per una serie d'incontri con i rappresentanti dei lavoratori. Incontri che avrebbero dovuto rendere il quadro più chiaro.

Un mese dopo, il quadro risulta chiarissimo: la compagnia aerea, già ridimensionata un anno fa con l'arrivo dei "patrioti", adesso è destinata a diventare ancora più piccola. Tutta centrata su un mercato nazionale dove opera in regime di monopolio, grazie ai tre anni di protezione antitrust assicurati dal governo amico di Silvio Berlusconi.

Per avere un'idea del futuro, bastano pochi dati sulla flotta. Rispetto al piano Fenice c'è una forte riduzione degli aerei a lungo raggio: 10 A 330 nel 2012 contro i 17 previsti. Taglio di sette macchine anche per gli A 320 in arrivo entro fine 2010.

Intanto i B737 che, stando al Piano Fenice, sarebbero dovuti uscire di scena a maggio del 2012, verranno messi a terra a ottobre 2010, con un anno e mezzo di anticipo.

Se questi sono i fatti, vale la pena di continuare a ripercorrere i passaggi essenziali della privatizzazione Alitalia. Uno sguardo al passato che serve a gettare un fascio di luce sull'operazione Cai e può aiutare a capire meglio che cosa sta accadendo adesso.

L'OUTING DI COLANINNO

Per tutta l'estate 2008, Roberto Colaninno nega d'aver tradito il Lider Massimo (D'Alema) per Papi. "Resto delle mie idee e mi riconosco nella sinistra riformista", giura il 28 agosto 2008 in un'intervista al direttore di Repubblica. La sua relazione con Berlusconi è sotto gli occhi di tutti, ma il ragioniere di Mantova continua a smentire: "So separare il cittadino che giudica e l'imprenditore che agisce...".

Un uomo diviso in due, così si presenta il presidente di Cai a fine agosto del 2008. Come imprenditore, ha risposto all'appello di Berlusconi, ha accettato la sfida di resuscitare l'Alitalia e si è messo a capo della cordata patriottica. Ma, come cittadino, non ha abiurato alle simpatie per il Partito democratico. D'altra parte, il suo primogenito, Matteo, non è appena approdato in Parlamento nelle file del Pd? E Walter Veltroni non lo ha voluto nel suo "governo ombra" come ministro delle Attività produttive?

Naturalmente l'ex "capitano coraggioso" dalemiano trasformatosi in "patriota" berlusconiano respinge con sdegno anche tutte le insinuazioni sull'aiuto che i suoi affari avrebbero ricevuto dalla politica: "Diciamola, una buona volta, non ho avuto benefici nemmeno a Telecom, non ho partecipato a privatizzazioni, ho fatto un'Opa pagando le azioni...e non ho pagato tangenti, lo ripeterò fino alla morte. Esattamente come con Alitalia: nessun privilegio, solo responsabilità...".

Ma un paio di mesi dopo, quando sui giornali fioriscono le supposizioni su quel colloquio con Berlusconi che ha sbloccato l'offerta dei soci Cai, Colaninno capisce che non può continuare a negare. E ammette la sua relazione con il secondo premier della sua vita.

La confessione pubblica della nuova passione appare sulla Stampa del 13 novembre 2008. L'outing non è diretto e immediato. Prima c'è un pubblico attestato di stima per Gianni Letta, il braccio destro del Cavaliere ("È stato straordinario"). Ma, poi, l'entusiasmo per il volitivo Berlusconi viene espresso senza tentennamenti: "Ha mostrato di voler salvare Alitalia a tutti i costi...".

E D'Alema? Con l'ex premier, Colaninno dice di avere ancora "buoni rapporti personali", comunque la relazione con il Partito democratico è finita, la sinistra

riformista lo ha deluso: "Questi del Pd proprio non li capisco...mi sono preso la responsabilità di condurre questa cordata, ma loro sulla vicenda Alitalia non fanno che attaccarmi tutti i giorni. Con tutti i problemi che ci sono non so davvero perché ..."

FANTOZZI SI TUTELA

Mercoledì 5 novembre 2008, il commissario Alitalia decide di uscire allo scoperto e detta uno strano comunicato.

"Su richiesta della Consob e a seguito delle indiscrezioni di stampa, al fine di consentire la parità di trattamento informativo a tutti i soggetti interessati", il professor Fantozzi fa sapere che "la Compagnia aerea italiana ha proposto un corrispettivo pari a un miliardo di euro." È quanto basta ai giornali per titolare: Cai mette sul piatto un miliardo di euro. Ora, siccome le "indiscrezioni di stampa" attribuivano agli advisor incaricati di "stabilire il valore di mercato" di Alitalia proprio una stima attorno al miliardo di euro, il problema del prezzo sembra risolto. Non è così. Per capirlo bisogna leggere attentamente il comunicato.

Al miliardo indicato da Fantozzi si arriva facendo il gioco delle tre carte. Cioè aggiungendo 650 milioni di "debiti ipotecari", ma il prezzo vero pagato dalla cordata patriottica per Alitalia resta quello di sempre: 350 milioni. E – proprio come aveva anticipato Dragoni – la cifra cash che Cai verserà sarà di soli cento milioni. Se le cose stanno così, il comunicato di Fantozzi va letto come una mossa difensiva, un'azione di autotutela, un modo per tirarsi fuori e passare la patata bollente al governo.

A rendere nervoso il commissario sono le nuvole cariche di pioggia che si profilano all'orizzonte annunciando una valanga di cause e ricorsi all'Unione europea. Alcune compagnie aeree si sono già fatte vive per acquistare gli slot (i permessi di decollo) Alitalia sulle tratte più ricche tipo Roma-Milano e Milano-Londra. Fantozzi non ha dato segnali di vita.

Il 4 ottobre 2008 Eurofly, controllata Meridiana, e, quindi, proprietà dell'Aga Khan, parte all'attacco con un avvertimento al commissario. E gli ricorda pubblicamente, in un comunicato, che non si possono trasferire gli slot Alitalia, "ritenuti curiosamente senza valore" a Cai, società che – tra l'altro – "non possiede ancora i requisiti e le autorizzazioni per operare come compagnia aerea".

Fantozzi è sempre più preoccupato. Il 18 novembre deve affrontare l'ultima trattativa con Rocco Sabelli, l'ad di Cai, per formalizzare il contratto di compravendita, ma non vuole correre altri rischi. E così decide di uscire allo scoperto con un'apparizione televisiva sulla Terza Rete Rai e un'intervista al quotidiano Repubblica.

Domenica 16 novembre la situazione negli aeroporti italiani è ormai al limite di guardia. Alla fine di una settimana di passione, l'Alitalia è stata costretta a cancellare

400 voli. Tutto è cominciato lunedì pomeriggio, con uno sciopero selvaggio proclamato dai comitati di base che ha mandato in tilt il sistema. Intanto piloti e assistenti di volo aderenti al "fronte del no" continuano ad applicare un devastante sciopero bianco che ritarda decolli e partenze.

Il clima è questo, quando, alle 20,30 del 16 novembre, il professor Augusto Fantozzi sorridente e suadente come il suo intervistatore (Fabio Fazio) si offre alle telecamere di Che tempo che fa.

Non è una grande performance, l'ex ministro diniano cerca di dare un colpo al cerchio e uno alla botte e lancia messaggi trasversali: ai sindacati, a Cai, al governo.

La situazione? È sotto controllo, assicura.

I torti? Non sono tutti del personale incazzato nero perché i nuovi padroni avrebbero violato gli impegni sottoscritti a settembre, ma non sarebbe nemmeno giusto prendersela con Cai. E allora? L'accordo c'era stato, ma poi è sorto "qualche dubbio interpretativo su questioni di dettaglio..."

E il conflitto d'interessi della Banca Leonardo? Il commissario si esibisce in un autentico slalom: "Nell'economia globale i grandi advisor si sono ridotti di numero e sono possibili coinvolgimenti e conflitti d'interesse, ma comunque nessuno è disposto a giocarsi la faccia, a mettere a repentaglio la propria professionalità..."

Allora, domanda Fazio: "Non era meglio vendere ad Air France?"

Qui Fantozzi si fa allusivo e manda il suo messaggio a chi di dovere: "Forse, col senno del poi, si può dire che era la soluzione migliore..." Comunque, niente paura, "la situazione si risolverà entro pochi giorni..."

Stesso copione il giorno dopo con Repubblica.

Domanda: "È valsa la pena di boicottare Air France?"

Risposta: "Forse no. Però è successo per una serie di ragioni..."

Dopo aver detto in televisione di non aver ancora ricevuto un euro di compenso per il suo lavoro di commissario e di non saper nemmeno quanto gli daranno alla fine, Fantozzi spiega il perché ha accettato l'incarico, ma lo fa alla maniera del Fantozzi di Paolo Villaggio: "Ho accettato perché ho un fortissimo senso dello Stato e se mi chiama Palazzo Chigi io rispondo, quasi sull'attenti!..."

Il 19 novembre il governo dà il via libera all'offerta Cai aggiungendo 52 milioni alla proposta della cordata patriottica.

L'autorizzazione alla vendita "a un prezzo non inferiore a 1.052 milioni di euro" viene firmata dal ministro Scajola sulla base – si legge in un comunicato – della perizia di Banca Leonardo. Adesso il commissario può firmare.

Poche ore dopo, in conferenza stampa, Fantozzi fornisce i dettagli dell'operazione: "Il corrispettivo in denaro per Cai è di 427 milioni di euro, mentre l'accollo dei debiti ipotecari è pari a 625 milioni". Tradotto in parole comprensibili, vuol dire che i 350 milioni offerti dalla cordata patriottica alla fine sono diventati 427. Cento subito e il

resto rateizzati in due tranches, una a sei e l'altra a 24 mesi. Missione compiuta. La cordata patriottica si è presa l'Alitalia per una cifra di poco superiore a quella preventivata, mentre Fantozzi ha salvato la faccia e forse anche qualcos'altro.

Infatti, guarda caso, quello stesso giorno, sulla Gazzetta Ufficiale viene pubblicato il decreto del presidente del Consiglio (Dpcm) che definisce i poteri del commissario di Alitalia. Un provvedimento preso sulla base del decreto legge di fine agosto sul commissariamento della compagnia di bandiera, ma che arriva quasi tre mesi dopo e a giochi fatti. Il Dpcm di Berlusconi ha quindi il sapore di una sanatoria sull'operato di Fantozzi e mette al riparo il professore legittimando una serie di decisioni già prese.

IL GIALLO DEL PREZZO

Sabato 22 novembre 2008, Alessandro Penati, professore di Economia aziendale alla Cattolica di Milano, fa le pulci a Fantozzi. Cifre alla mano, dalle colonne di Repubblica, Penati accusa il commissario straordinario d'aver svenduto Alitalia.

A finire nel mirino, sono gli slot della compagnia di bandiera privatizzata. "Fantozzi li ha valutati 550 milioni", ma ha considerato "solo i voli internazionali e la tratta Milano Roma". In questa maniera, la cordata patriottica ha potuto prendersi gli slot Alitalia a prezzi inferiori di "almeno del 50%" a quelli che circolano", ossia ai valori di mercato.

La conclusione del professor Penati è tranchant: "Tenuto conto della dilazione di pagamento, Cai paga per gli slot, e una frazione di capitale circolante, al massimo 400 milioni..." Quanto agli altri 625 milioni di cui si farà carico l'acquirente, sono per gli aerei, "e il valore degli aerei, equivale più o meno al debito che Cai si accolla..."

Penati trova poi "curioso" il fatto che dal commissario straordinario non sia stata pronunciata "neanche una parola su AiOne". Certo, Fantozzi ha già messo le mani avanti, sostenendo che quella con la compagnia di Toto è una transazione fatta da Cai "al di fuori della procedura fallimentare". Ma la cosa "non regge", in quanto "l'acquisto di AirOne è parte integrante dell'offerta di Cai per le attività di Alitalia."

Insomma, i dettagli dell'accordo Cai/AirOne "avrebbero dovuto essere resi pubblici non fosse altro che per verificare quanto sono stati valutati gli slot di AirOne e quanta parte dei debiti di AP Holding (che controlla AirOne) verranno scaricati su Cai".

Il giorno dopo Fantozzi replica alle accuse di Penati con una risentita lettera inviata a Repubblica ("i confronti e le pagelle non mi interessano").

Conferma che la valutazione degli slot fatta dagli advisor è stata di 550 milioni e conferma pure che sono stati presi in considerazione "i soli slot degli aeroporti congestionati". E gli altri? Quelli non varrebbero niente.

Le parole del commissario più che a una spiegazione suonano come un'affermazione senza prove: "Soltanto in tal ambito (aeroporti congestionati) gli slot hanno un valore teorico". Naturalmente, se le cose stanno così, la valutazione dei quelli venduti a Cai è stata di 4,2 milioni per uno, quindi, per dirla con Penati, "in linea con i prezzi che circolano..."

Quanto al silenzio su AirOne, è vero che è parte integrante del piano Cai, ma "fuori dell'ambito decisorio del commissario..."