

Il caso**Il prezzo pagato dai contribuenti**

TITO BOERI

L'ECONOMIA italiana è sull'orlo di una fase di recessione. Anzi, secondo Confindustria ci siamo già in pieno.

In tutto il mondo non solo i banchieri centrali, ma anche i ministri economici e il loro staff sono concentrati sul compito arduo di capire le conseguenze sull'economia, sulle imprese e sulle famiglie, dello tsunami in atto sui mercati finanziari.

Da noi, da lunghe settimane, l'attenzione di ben tre ministri (Trasporti, Lavoro e Attività Produttive) e dello stesso presidente del Consiglio è concentrata quasi interamente sulla vicenda Alitalia. Non solo il prezioso tempo dei ministri è a questa vicenda dedicato, ma anche quello delle nostre istituzioni, a partire dal Parlamento che sarà chiamato nelle prossime settimane a convertire i decreti legge varati ad hoc dal governo per convincere una cordata di imprenditori italiani ad avanzare un'offerta. Pur di tenere in piedi questa cordata, annunciata dal primo ministro in campagna elettorale, non si è esitato a calpestare le regole più elementari. Ieri sera si è tenuto un vertice a Palazzo Chigi dei ministri coinvolti nella trattativa. La Cai che aveva nel pomeriggio annunciato di ritirare l'offerta è stata sentita al telefono. Perché coinvolgere la cordata in un confronto ministeriale in cui si deve decidere cosa fare per il meglio dei cittadini italiani, piuttosto che di un gruppo di privati imprenditori? Non sarebbe stato meglio cominciare fin da subito a cercare eventuali nuovi acquirenti? Due giorni prima il presidente del Consiglio aveva minacciato di togliere i generosi ammortizzatori sociali promessi ai dipendenti Alitalia in esubero nel caso che le loro rappresentanze non avessero accettato il piano della cordata italiana. Come dire che, se si fosse fatto avanti qualche altro offerente, la cassa integrazione e la mobilità lunga non sarebbero state concesse. È un utilizzo degli ammortizzatori sociali senza precedenti. Da anni in Italia vengono usati come strumento di politica industriale anziché come misura sociale, di sostegno ai redditi delle famiglie che perdono il lavoro. Ma un sussidio dato solo a chi accetta una cordata di imprenditori privati, sponsorizzata dal presidente del Consiglio, non si era mai visto prima. Non ci si è accontentati di aver cambiato per Alitalia la legge Marzano, aumentando la discrezionalità del commissario straordinario e permettendogli di non fare alcuna asta pubblica delle attività della compagnia. Dopo l'apertura delle procedure per l'amministrazione straordinaria, non si è mai interpellato il mercato per vedere se c'era qualche acquirente disposto ad offrire di più della Cai per rilevare le attività della compagnia, riducendo in questo modo gli oneri che graveranno sul contribuente italiano. Non è affatto detto che non ci siano acquirenti in giro. Fino a ieri si era offerta sul mercato una compagnia gravata di debiti e, anche in quel caso, si erano



trovati, acquirenti. Si pensi ad Air France. Oggi si offre solo l'attivo di Alitalia, con beni molto preziosi, come gli slot, il marchio, gli aerei.

Per tutti questi motivi i costi della cordata annunciata in campagna elettorale sono già altissimi e andranno ben al di là dei tre miliardi che, tra debiti finanziari, prestito ponte, debiti con i fornitori, ammortizzatori sociali e interventi tutela degli azionisti, si profilano per il contribuente italiano. Ci sono tutti questi precedenti molto gravi che, d'ora in poi, verranno fatti presente dalle parti coinvolte in crisi aziendali per ottenere più aiuti dallo Stato. Forse è anche per questo che tutte le rappresentanze di interessi stanno seguendo al massimo livello la trattativa.

Per tutti questi motivi è anche molto improbabile che ieri sia stata scritta la parola fine sulla Compagnia Aerea Italiana. È probabile, comunque, che la trattativa richieda tempi più lunghi. In ogni caso, è auspicabile che il commissario utilizzi fin da subito tutti i poteri a sua disposizione per far volare la compagnia, soprattutto sulle tratte più utilizzate dalle famiglie e dalle imprese e che sono in attivo, come la Roma-Milano. Può farlo vendendo attività o ricorrendo ai mutui privilegiati che la legge gli consente di ottenere. Ed è bene comunque che inviti subito potenziali nuovi acquirenti ad avanzare le loro offerte, mostrando di non avere già scelto a priori a chi vendere.

Ieri il nostro ministro dell'Economia ha sostenuto che gli economisti sanno solo leggere il passato, non sanno prevedere il futuro. Ha ragione. Ricordo una sua dichiarazione dell'aprile 2004: «Lo Stato ha già dato. Non ci saranno altri aiuti pubblici all'Alitalia. Né attraverso una ricapitalizzazione, né sotto forma di requisiti di sistema». Pochi mesi dopo il ministro, che era stato azionista di maggioranza assoluta per tre anni, tutti esercizi in cui Alitalia aveva macinato perdite consistenti, ricapitalizzava la compagnia. Ora accetta che altri tre miliardi di tutti noi contribuenti prendano il volo. Paradossale se davvero ci lasciassero a terra nei prossimi giorni, magari come arma di ricatto nella trattativa.