

TITO
BOERIIL TEST
BIPARTISAN
DI ALITALIA

Air France-KLM ha voluto, dunque, accelerare i tempi. Non sorprende, dato che l'azienda ha liquidità sufficiente per continuare ad operare solo fino a giugno. Non sorprende, dato che Silvio Berlusconi solo una settimana fa aveva adombrato l'intenzione di rimettere tutto in discussione e diversi esponenti della sua coalizione elettorale continuano a dichiarare di voler salvaguardare l'italianità di Alitalia. Sorprende semmai che Air France, nonostante l'insostenibile lunghezza di questa operazione, sia rimasta in corsa fino all'ultimo.

Alitalia ha distrutto negli ultimi 15 anni circa 15 miliardi di euro, poco meno di due volte le risorse mobilitate dall'ultima manovra finanziaria. Si tratta di 270 euro per italiano, neonati compresi. E' un bene che qualcuno oggi voglia investire, di tasca propria, per il rilancio della compagnia ed Air France-Klm, una volta acquisito il controllo di Alitalia, avrà tutto l'interesse a rinnovare la flotta e a migliorare un servizio che sta, giorno per giorno, diventando sempre più scadente. Nessun gruppo italiano ha voluto in questi anni presentare una vera offerta. Quindi l'unica alternativa possibile all'offerta di Air France-Klm è quella di rimettere le mani nella tasche degli italiani. Chi vuole far fallire la trattativa si deve oggi prendere questa responsabilità: deve dire agli italiani che intende varare una manovra finanziaria per far sopravvivere l'italianità (o, meglio, la statalità) di Alitalia.

CONTINUA A PAGINA 27

Sapendo che, come ci insegna l'esperienza di questi anni, Alitalia in mano pubblica non potrà mai tornare ad essere autosufficiente.

E' difficile fare i conti con la realtà. E' difficile farlo per la politica quando si è in campagna elettorale. L'offerta Air France-Klm impegna non solo l'attuale governo, ma anche le principali forze dell'attuale opposizione. Si chiede a queste un impegno entro il 31 marzo. Comprensibile perché non si vuole che il prossimo governo metta i bastoni fra le ruote. Per certi aspetti questa vicenda ci darà la prova della coesione interna dei due principali schieramenti che oggi si presentano alla prova del voto. Sarà come un mini-test di governo.

E' forse ancora più difficile fare i conti con la realtà per il sindacato quando ci sono tagli all'occupazione. Sono comunque meno di quelli paventati anche solo qualche giorno fa: si tratta di circa 1600 esuberanti, meno del 15 per cento del personale di Az flight, quando l'unica vera alternativa alla cessione, è il fallimento della compagnia. Se si vogliono spendere bene i soldi dei contribuenti meglio utilizzarli per riformare davvero i nostri ammortizzatori sociali, offrire coperture non solo ai lavoratori coinvolti dagli esuberanti Alitalia, ma anche alle centinaia di migliaia di lavoratori delle piccole imprese che in Italia perdono il lavoro ogni anno senza poter accedere a un'assicurazione contro la disoccupazione degna di questo nome solo perché non hanno santi in paradiso che perorino la loro causa.

C'è una sola vera condizione che il governo deve a questo punto imporre nella trattativa: gli utili che un giorno Alitalia, come è auspicabile, tornerà a realizzare (dal 2010 in poi secondo i piani Af-Klm) dovranno essere tassati in Italia. Almeno ci vedremo restituire parte di ciò che in questi anni abbiamo versato a fondo perduto. Secondo la convenzione Ocse contro le doppie imposizioni, la tassazione deve avvenire solo nel luogo in cui è localizzata la sede di direzione effettiva. Bene allora garantirsi che questa sede sarà in Italia, come a suo tempo imposto dal governo olandese prima dell'accordo con Air France per Klm.