

*Cesare Romiti il 26 gennaio 1970
assume la carica di amministratore
delegato e direttore generale
dell'Alitalia, una storia che parte
da lontano.*



39 – Proposte comiche per un carrozzone

Tra le undici offerte presentate per comprare l'Alitalia manca quella del Gabibbo, che rispetto alle altre avrebbe un vantaggio: non pretenderebbe di essere presa sul serio.

Per tenere in volo un aeroplano ci vogliono generalmente due cose, il pilota e il cherosene; se c'è anche l'hostess per il caffè siamo già nell'ambito del voluttuario, e ciò negli ultimi anni, quelli delle tariffe da pezze sul sedere, è diventato chiaro a tutti. Il superamento del low-cost si chiama «voli alla canna del gas», e non ci sono gli utili per pagare i debiti. A meno che...

Già, a meno che si possa sfruttare la solita rendita di posizione, quella protetta dallo Stato, dove noi europei siamo maestri, e che nel caso di Alitalia si chiama concessione degli Hub, ossia il diritto esclusivo di attraccare in questo o quell'aeroporto. E in Italia a fare i concessionari di solito si fa fortuna: si chiede a Silvio per i dettagli.

Se si possiede una compagnia aerea non serve aver comprato l'aereo che di solito come in questo caso è in affitto, e soprattutto non servono i dirigenti (pagati pare il doppio della media dei loro colleghi stranieri, quando va bene). La speranza del ministero del Tesoro di rifilare quel disastro di Alitalia a chicchessia sta tutta qui, nel mantenere e valorizzare le rendite di posizione, altrimenti nessuno si accollerebbe la metà di quei 1.000 miliardi di debiti. Come siamo arrivati qui? Ma con il solito sistema dei tarallucci sindacali all'italiana, quando dieci anni fa la compagnia di bandiera non poteva più ricevere provvidenze statali perché l'Europa tuonava con Mario Monti

che la concorrenza è una cosa seria (beata ingenuità), allora Alitalia cominciava a taroccare i bilanci vendendo gli immobili e scambiando la cessione del patrimonio come se fosse un profitto anziché una perdita, (tranquilli, la sacra confraternita della Società e della Borsa riposa nel convento degli Appisolati, come sempre) poi hanno venduto per finta gli aerei ricomprandoseli con un bel meccanismo che si chiama lease-back, che fa guadagnare i banchieri e rattoppa il bilancio perché sembra un costo di gestione anziché una immobilizzazione patrimoniale, ovviamente con un costo reale per gli azionisti maggiorato del 40 per cento.

Insomma di espediente in espediente siamo arrivati qui con undici proposte comiche di acquisto, c'è addirittura un signore che ha dichiarato chiaro e tondo: non ho una lira ma offro di comprare per protesta e per provocazione. Insomma un'altra pagliacciata all'italiana, neanche stessimo vendendo i piatti alla fiera del sabato di Castel San Giovanni, dove almeno un po' di soldi – pochi – ma ci sono.

Appunto le banche, le tristi malate di falsa salute del nostro Paese, si infilano dappertutto e non sanno fare niente, neanche i banchieri. Infatti negli ultimi anni quelli che sembravano tanto bravi come la Popolare di Lodi, Banca 121, Italease e Bipop si è visto che fine hanno fatto: buoni a niente ma capaci di tutto. La ragione è che sono sempre protette, prima dal Fazio-pensiero e ora dal Prodi utilizzo (ricordate Angelo Rovati, il finanziere di Prodi, e la Telecom?). E come mai le banche italiane hanno tanti soldi? Ma è ovvio: dopo le fregature che hanno rifilato ai correntisti in termini di obbligazioni argentine, o di Cirio e Parmalat, gli italiani preferiscono guadagnare poco di interessi ma tenersi i risparmi in conto corrente, così la pugnalata che ci hanno dato si è trasformata per loro in un bel vantaggio, si sono gonfiate di soldi. E quando arriva

qualche banca straniera a comprarle i grandi giornali (che da loro dipendono) e la politica (che le usa e ne abusa) urlano di dolore: sarà ora di crescere.

La verità è che l'unica società che può comprare Alitalia è esclusivamente un altro vettore per evitare di avere un concorrente e sfruttare le concessioni della compagnia aerea del Belpaese, ma deve avere due caratteristiche, tanti soldi e una struttura aeronautica ben funzionante da sostituire a piè pari al carrozzone del nostro ex parastato, per non fare altri debiti. E chiunque si sia presentato a questa asta strapaesana senza avere queste due caratteristiche è semplicemente un finanziere che compra per rivendere o – peggio – che agisce per conto terzi: le vere offerte non le abbiamo ancora viste.

La prima gallina che cantando ha fatto l'uovo è Air France, che dopo essersi sfilata pochi giorni orsono dal comatoso consiglio di amministrazione, ha strombazzato ai quattro venti che non ci sono le condizioni per concorrere all'acquisto. E questo nel gergo della finanza vuol dire che è molto interessata, anzi è già tutto a posto. Infatti si scopre che Emanuelle De Villepin, la cugina di Dominique (quello che non fa l'idraulico ma il premier della Francia) è accidentalmente anche la moglie di Rodolfo De Benedetti: tra i doni di Natale sotto l'albero c'era anche l'Alitalia? È plausibile che Nonno Carlo ci abbia messo lo zampino, e non è un finanziere che suona la zampogna per nulla, soprattutto quando il vento è girato di nuovo a suo favore ed ha dalla sua parte la sinistra filodemocratica kennedyana di Veltroni, quella che fra due anni comanderà di nuovo il mondo con la signora Hillary Clinton alla Casa Bianca: a volte ritornano.