

LA BUONA POLITICA

di DARIO DI VICO

Non facciamoci fuorviare dalle polemiche di giornata. Dai fuochi d'artificio ad uso e consumo dei talk show. Dalla irrefrenabile corsa ad auto-intestarsi la vittoria. La verità è che se si è usciti da Ali-caos il merito è anche della buona politica. E' la dimostrazione che quando si abbandona l'inafasto metodo del dialogo sotto traccia, delle trattative opache e si percorre la strada maestra del confronto diretto tra governo e opposizione, le cose alla fine accadono. Misurandosi a cielo aperto le soluzioni si avvicinano e non si allontanano. E la politica in qualche misura si rimette in sintonia, anche se per un solo momento e per di più in zona Cesarini, con il Paese reale. E' ciò che è avvenuto negli ultimi giorni per il caso Alitalia ed è una lezione che non va dimenticata, anche se da domani dovessero riavere il sopravvento le risse e i regolamenti di conti. In un Paese a democrazia matura la lotta politica più intransigente può degnamente convivere con la ricerca, in singoli e specifici casi, di soluzioni comuni.

Ma proprio perché, almeno stavolta, la politica ha assolto ai suoi compiti «alti», bisogna tenere a mente che l'arrivo di Colaninno & C. sulla plancia di comando della compagnia non è un salvataggio qualsiasi, è una privatizzazione. La differenza non è da poco: dovrà cambiare il Dna dell'azienda, dovranno essere ridisegnati ruoli e prerogative.

Le associazioni dei piloti difendono la dignità professionale dei propri aderenti ed è giusto. Ma non possono pretendere di con-

tinuare a condizionare la scelta (o la rimozione) degli amministratori delegati com'è avvenuto per circa 20 anni. Non possono nemmeno sperare che l'Anpac continui ad avere un doppio ruolo, da un lato sindacato e di conseguenza controparte del management e dall'altro consulente della stessa azienda per l'addestramento dei piloti. Tutto ciò fa a pugni con le regole di un'impresa privata chiamata a competere sul mercato globale e che non potrà più contare sullo sfondamento dei bilanci. In un mercato altamente concorrenziale come il trasporto aereo non sarà più concepibile che un volo non parta o faccia ritardo perché non è arrivata in tempo una delle hostess.

Una volta terminata la fase degli accordi sindacali la nuova Alitalia dovrà scegliere il partner internazionale. Anche in questo caso sarà bene ricordare che a farlo sarà un'azienda privata. Avrebbe poco senso che l'una o l'altra delle municipalità (o dei sindacati) cercasse di imporre dall'esterno il proprio candidato. Di una rissa tra filo-francesi e filo-tedeschi possiamo farne tranquillamente a meno. Del resto il business dei voli oggi non consente errori. I margini di guadagno delle compagnie aeree si vanno drasticamente riducendo e il futuro non promette di meglio. Pur essendo un servizio, il trasporto aereo non dà ritorni come le telecomunicazioni o l'energia. Basta guardare i risultati delle altre compagnie per constatare che si guadagna — se va bene — come nel settore manifatturiero. E chi si distrae va fuori pista.

ddivico@rcs.it