

CHE SENSO HA SVENDERE LA PARTE SANA DELL'ALITALIA?

EDITORIALE

NO AL MASOCHISMO NA

MARCO TARQUINIO

Ogni bivio è stato oltrepassato. Ogni scadenza in un qualche modo è stata superata. E il tempo della convulsa e lunghissima "crisi finale" di Alitalia sta arrivando al suo termine ultimo. E, allora, è davvero il caso di provare a ricapitolare. Sforzandosi di ragionare con distacco sui continui (e non ancora esauriti) tentativi di mettere "cappello" o "mantello" su questa incredibile vicenda aziendal-politico-sindacale e sulle estreme speranze di condurla a un esito decoroso e utile al Paese invece che nel «baratro» del fallimento e del conseguente smembramento. Partiamo proprio da qui: dalla fine incombente. Ovvero dalla prospettiva di un'asta alla quale non parteciperebbero soccorrevoli cavalieri stranieri dal mantello bianco, ma potenziali acquirenti comprensibilmente desiderosi di addentare questo o quel pezzo della parte sana di Alitalia (aerei, slot, officine...) e di rafforzare la loro presenza su un mercato che negli ultimi dieci anni i vettori internazionali hanno già colonizzato per tre quarti. Immaginare che questa vendita all'incanto possa essere qualcosa di più e di diverso da una procedura liquidatoria è avventato e ridicolo. Così come certo inneggiare, ora, al «ritorno al mercato». Tutt'al più, nel modo più amaro possibile, saremmo a una masochistica rottamazione di Alitalia. E al collasso dell'idea - peraltro troppo spesso forzata e tradita - di un sistema di trasporto aereo garantito e governato da logiche di mercato, ma

SPIRAGLI



*Ultime ore
per evitare
il tracollo*

PRIMOPIANO **8**

anche da un vettore capace di attenzione all'interesse nazionale in un Paese a naturale vocazione turistica.

Non si vedono, insomma, "mantelli" dell'ultimo ora in grado di avvolgere, proteggere e rinvigorire Alitalia: le grandi compagnie straniere fingono di guardare altrove e aspettano di capire che cosa bolle nella pentola della trattativa-non trattativa tra governo, opposizione, sindacati e Cai e che tipo di piatto sarà servito. Se si tratterà dello «spezzatino», c'è da scommettere che sapranno subito dove mettere le mani. E questo ci riporta al problema dei "cappelli". In tanti, negli ultimi mesi, hanno provato e riprovato a sfoggiare quello dei salvatori. Non abbiamo avuto esitazioni, su queste colonne, a dire subito che i sindacati autonomi di piloti, hostess e steward avevano scaraventato via il loro cappello e il futuro di Alitalia con assurda euforia (ah, se avessero offerto alla patria i loro 340 milioni di euro di Tfr non a tempo scaduto, ma la primavera scorsa o anche solo un paio di mesi fa...). Ma ancora più incredibile è stata e resta la scel-

ta della Cgil di saldarsi a questo sfrontato e, per taluni versi, elitario "fronte del no". Il più grande sindacato italiano si è assunto la responsabilità, non nuova, di rompere con Cisl e Uil smentendo per di più se stesso (Epifani aveva siglato l'accordo-quadro con Cai), ma anche quella, inedita e grave, di fare muro con una potente "corporazione" per rendere impraticabile l'unica via aperta al salvataggio di decine di migliaia di posti di lavoro e di un'azienda strategica per il sistema Paese. E dà da pensare che, sinora, il solo ravvedimento operoso rispetto a questa devastante linea sia stato quello degli assistenti di volo dell'Anpav. Mentre per Alitalia tutto cominciava a franare, null'altro ufficialmente s'è mosso, a parte le parole.

Parole che non sempre aiutano. E che spesso, anche quando sono a fin di bene come quelle scritte ieri da Veltroni a Berlusconi, finiscono in ruvidi rimbaldi polemici. La tentazione di metter cappello su Alitalia resta evidentemente e fino all'ultimo irresistibile. Meglio il riserbo - sui due fronti politici - di chi si sta spendendo per tenere aperti spiragli, far emergere buone volontà, stringere i tempi. Meglio il lavoro per convincere i soci della Cai a dimostrarsi davvero «capitani coraggiosi». Meglio la tenacia di Cisl e Uil che assieme all'Ugl faranno sentire, oggi, a poche ore dal termine dell'ultimatum di Enac sul ritiro della licenza di volo ad Alitalia, la voce dei lavoratori della compagnia. E meglio che la Cgil riapra un gioco che gioco non è proprio più.