

La battaglia che non si poteva disertare

di Franco Locatelli

Non c'è da sorprendersi che il caso Alitalia domini da giorni e giorni la scena pubblica e prometta di continuare a farlo. Questa vicenda è lo specchio e l'emblema delle contraddizioni italiane e ha tali implicazioni economiche, finanziarie, industriali, sindacali e politiche da muovere interessi e passioni.

Ben venga, dunque, un confronto a tutto campo e senza reticenze che metta a fuoco tutti gli aspetti di una storia complessa e di una soluzione difficile. Demonizzare le tesi scomode, anche le più eterodosse, impoverirebbe la normale dialettica democratica e impedirebbe di ricercare, se ce ne sono, alternative migliori delle proposte in campo. Ciò che conta, però, è che il confronto, anche aspro, non degeneri in guerre di religione e non annebbi la realtà.

S'è detto e ripetuto più volte che il progetto Fenice per la nuova Alitalia, elaborato e sostenuto con grande determinazione dall'advisor Intesa Sanpaolo e dal suo amministratore delegato Corrado Passera, è un piano ragionevole e realistico ma che, come tutte le opere dell'ingegno umano, non è esente da difetti, soprattutto per i costi che comporta per lo Stato, per le modalità con cui sospende temporaneamente le regole antitrust e per l'assenza di un immediato partner estero.

Se si riuscirà a migliorare il piano in corsa sarà opera buona e giusta, ma ricordiamoci che, allo stato, il progetto Fenice è l'unico sul tappeto e che l'alternativa è solo il fallimento della vecchia compagnia. Il professor Alesina ha argomentato, a titolo personale, sulle colonne di questo giornale che il fallimento di Alitalia non sarebbe affatto un dramma, ma anzi sarebbe meglio del salvataggio che si sta tentando. Nulla da eccepire sul piano teorico se non fosse che, a torto o a ragione, il caso Alitalia è stato al centro della recente campagna elettorale e che le soluzioni che si prospettano, se non vogliono restare nel limbo dei sogni, devono fare i conti con la loro praticabilità sociale e politica.

Tra i tanti aspetti che stanno animando la discussione sul caso Alitalia il principale è la qualità, la composizione, il ruolo e i potenziali conflitti d'interesse della cordata tricolore.

Il gruppo di imprenditori che si è candidato a rilanciare la compagnia di bandiera e che ha in Roberto Colaninno la sua guida ha attirato dubbi e curiosità, plausi e sospetti. Hanno fatto bene o hanno sbagliato gli imprenditori che hanno deciso di scendere in campo scommettendo sulla nuova Alitalia? Qual è il vero dividendo che si attendono? Sono capitani coraggiosi o alfieri in soccorso del vincitore? E, soprattutto, il presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, ha tenuto alto l'onore degli imprenditori italiani o è caduto nella trappola del conflitto d'interessi?

Non scopriremo oggi che il conflitto d'interessi è una patologia del capitalismo moderno, e non solo di quello italiano, e che è compito primario dello Stato e della politica regolarlo. Ma il conflitto d'interessi è un po' come l'inquinamento ambientale: è realistico cercare di abbassarlo entro una soglia fisiologica ma è illusorio credere che si possa cancellare del tutto. Anche in questo caso il pragmatismo è meglio del parossismo. Se è consentito ragionare su questa materia anche a chi denuncia il proprio conflitto - come è oggi quello di chi scrive - rispetto al presidente della Confindustria che è custode pro tempore del pacchetto di controllo di questo giornale, non si può fare di tutte le erbe un fascio e distinguere è sempre prova di saggezza. Non c'è dubbio

alcuno, e lo abbiamo scritto fin dall'inizio di questa vicenda, che la presenza nella cordata italiana di titolari di concessioni pubbliche e di immobilariisti è lecita ma inopportuna e poiché essa genera sospetti, fondati o no che siano, sulle reali motivazioni (per l'oggi e per il domani) dell'investimento era molto meglio evitarla. Tanto più che di sostituti se ne potevano trovare tanti.

In questo campo, però, bisogna avere il senso della realtà e sostenere che è in conflitto d'interessi anche chi, come il gruppo Marcegaglia, produce lamiera rischia di suscitare ilarità. Diverso è il giudizio sulla presenza di Marcegaglia come leader degli industriali italiani. Il presidente di Confindustria ha spiegato ieri che la sua partecipazione alla nuova Alitalia è «simbolica» e vuole testimoniare l'impegno degli imprenditori «in un progetto difficile e importante per il futuro del Paese». Del resto, chi non ricorda le accuse di diserzione e di indifferenza che piovvero sugli imprenditori italiani ai tempi della madre di tutte le privatizzazioni, quella di Telecom Italia? Se fossero accorsi più numerosi, come sarebbe stato altamente auspicabile, ad acquistare i titoli Telecom messi in vendita dal Tesoro nell'estate del 1997 si sarebbe detto che gli imprenditori italiani lo facevano in vista di chissà quali futuri vantaggi promessi loro dal Governo oppure che erano solo degli avvoltoi che volevano speculare nonostante il lock-up? No, se ne sarebbe lodato il patriottismo economico.

Naturalmente, gli imprenditori non sono donatori di sangue e cercano sempre il business e il profitto: se non fosse così anche per la nuova Alitalia la loro sarebbe, allora sì, una scelta di puro schieramento politico a spese dei loro stessi azionisti. E, sia detto tra parentesi, non si può non registrare che gli imprenditori interessati ad Alitalia avrebbero speso certamente meno comprando asset della compagnia se questa fosse realmente fallita piuttosto che acquistarli a prezzi di mercato dal commissario straordinario. Ecco perché, con i distinguo di cui sopra, la cordata italiana merita apprezzamento. Una battaglia così gli imprenditori italiani non potevano disertarla ed era giusto che battessero un colpo. Se nella storia dell'Alitalia ci sono crimini e delitti, e sono tanti, la politica ne sa sicuramente qualcosa.