

Alitalia. Tu a quale gruppo appartieni?

M. Vatiro*

I-Com & Università degli Studi di Siena

* Il parere e le riflessioni espresse in questo lavoro non rappresentano in nessuna maniera l'opinione delle istituzioni a cui l'autore è affiliato né tantomeno quelle dei componenti delle medesime

Alitalia. Tu a quale gruppo appartieni?

Abstract

L'Autore analizza la struttura e le caratteristiche dei quattro gruppi principali coinvolti nella vicenda Alitalia, evidenziando le differenze in termini di interessi e obiettivi. L'analisi è scandita dunque in quattro paragrafi, corrispondenti ai diversi punti di vista di: 1) Colaninno & Soci (compresa Air-France), 2) i contribuenti italiani, 3) i consumatori, 4) i lavoratori Alitalia

La presente analisi segue quattro prospettive che si identificano ed identificano i quattro principali gruppi di interesse coinvolti nel caso Alitalia. I quattro gruppi qui considerati sono:

1. Colannino & Soci (compresa Air-France),
2. i contribuenti italiani,
3. i consumatori,
4. i lavoratori Alitalia (seguendo un interessante spunto di analisi introdotto da Pietro Ichino).

Il lavoro è quindi strutturato in quattro paragrafi che trattano distintamente la quattro prospettive. Le conclusioni, infine, tracciano alcuni giudizi sulla politica e le politiche che si sono perseguite nella vicenda Alitalia.

Gruppo di interesse numero 1: Colaninno & Soci (compresa Air-France)

Come ha scritto Giuricinⁱ, dell'Istituto Bruno Leoni, la sopravvivenza della compagnia è stata garantita nei mesi tra dicembre 2007 e maggio 2008 tramite operazioni straordinarie tra cui la vendita di tre coppie di slot a Londra Heathrow il 26 dicembre scorso per più di 60 milioni di euro e l'operazione di vendita del pacchetto azionario di AirFrance in possesso di Alitalia per 79 milioni di euro (a Fintecna, società di proprietà del Ministero dell'Economia). Al netto di tali introiti la disponibilità sarebbe stata negativa per 43 milioni di euro, anche a causa dell'esborso dovuto al pagamento della cedola annuale del prestito obbligazionario convertibile.

A questi vanno aggiunti i 300 milioni del prestito-ponte elargiti a fine aprile. A tal proposito Carlo Scarpa su www.lavoce.info scrive che senza il prestito ponte Alitalia molto probabilmente non sarebbe riuscita a pagare gli stipendi di maggio. Secondo Scarpa: “se si confrontano i costi del primo trimestre 2008 con quelli del primo trimestre 2007 si vede che, dopo dodici mesi di allarmi ed emergenza, su questo fronte non è stato ottenuto nessun risultato. Il problema di Alitalia non è un problema finanziario, ma di piano industriale. Per il quale serve un solido partner industriale^[ii]. Ma non vorremmo che aspettare il socio significhi rinviare all'infinito il tentativo di raddrizzare i conti”. In particolare, fa notare Scarpaⁱⁱⁱ, che negli ultimi venti anni, “Alitalia ha chiuso diciannove esercizi in perdita e uno in utile”. Da agosto di quest'anno poi, “le cose sono peggiorate rapidamente, ce lo dice la liquidità che la società sta *bruciando* al ritmo di quasi tre milioni al giorno”. Scarpa ritiene che a questo ritmo per trovare una soluzione si ha tempo fino a Luglio 2008, “a essere generosi”.

Ed invece la soluzione (o prospettiva di soluzione) è stata avanzata a fine agosto, palesandosi la tanto discussa cordata italiana. I principali quotidiani di mercoledì 27 agosto hanno riportato i componenti della cordata di imprenditori pronta a dare il via alla nuova Compagnia Aerea Italiana (CAI) che nascerà dall'integrazione delle attività di Alitalia e di AirOne, che sono: Roberto Colaninno (tramite la holding Immsi), il gruppo Benetton (attraverso Atlantia), il Gruppo Aponte, il Gruppo Riva, Gruppo Fratini (tramite Fingen), gruppo Ligresti (tramite Fondiaria-Sai), Carlo Toto, il gruppo Fossati (tramite Findim), Marcegaglia, Bellavista Caltagirone (tramite Acqua Marcia), il Gruppo Gavio (tramite la holding Argo), Davide Maccagnani (tramite Macca), Marco Tronchetti Provera, il fondo Equinox, il fondo Clessidra e Intesa Sanpaolo.

Per gli azionisti della nuova Alitalia ci sarà un *lock-up* di cinque anni stabilito per Statuto; ovvero, prima del 2013 non potranno vendere le loro azioni e uscire dalla compagnia. Prima di allora i soci della cordata tricolore contano però di cominciare a fare profitti: se il Progetto Fenice, definito dall'advisor del Governo Intesa Sanpaolo andrà in porto e centerà tutti i suoi obiettivi, la nuova Alitalia, ripulita di debiti ed esuberi, tornerà all'utile già nel 2011.

I contenuti del progetto Fenice possono essere riassunti nei seguenti punti^{iv}.

- Nuovo campione nazionale. L'obiettivo del Progetto è una soluzione imprenditoriale per Alitalia che porti alla creazione – attraverso «l'integrazione di parte delle attività di Alitalia con Air One» – di un campione nazionale con alleanze strategiche internazionali, che sappia stare sul mercato e che rappresenti una «forte discontinuità con il passato» attraverso l'amministrazione straordinaria, il commissariamento e la divisione in due della vecchia compagnia. Per realizzare questo obiettivo il Progetto suggerisce: a) un «modello di business sostenibile nel medio-lungo periodo, disegnato e tarato su una congiuntura di mercato difficile»; b) il completo rinnovamento della flotta, della struttura del personale, della compagine societaria e della cultura aziendale di Alitalia; c) un'opportunità di investimento ai nuovi azionisti «con ritorni adeguati nel medio e lungo periodo»; d) la possibilità di contribuire allo sviluppo del Paese e alle esigenze di chi viaggia in, da e per l'Italia.

- Le quattro linee di intervento. Per realizzare il piano industriale della nuova Alitalia il Progetto Fenice individua quattro aree di intervento fondamentali:

1. l'integrazione del primo e secondo operatore aereo nazionale (non tutta l'Alitalia di oggi ma solo i suoi asset risanabili più Air One) e la creazione di un modello operativo a basi per

raggiungere «una forte leadership sul mercato domestico» attraverso un ribilanciamento dei voli a favore di Milano su Roma e di Malpensa su Linate (dove dovrebbero restare solo i voli per e da Roma). Accanto a questo è previsto un nuovo modello di network non più basato sugli hub (né Fiumicino né Malpensa lo saranno) ma «punto-punto sul breve raggio con quote dominanti nei principali aeroporti»;

2. un accordo di partnership internazionale con una delle maggiori compagnie europee che dovrà essere industriale e potrà nel tempo essere rafforzato da accordi azionari; si parla in particolare di «forti accordi di partnership con uno dei tre mega-carrier europei» (Ba, Lufthansa e Air France ma realisticamente orientata agli ultimi due) tramite i quali coprire il mercato del lungo raggio da e per l'Italia;

3. il drastico snellimento del perimetro aziendale e il netto incremento della produttività in modo da raggiungere una struttura di costo in linea con i principali concorrenti: il che significa, tradotto in cifre, che sul costo del lavoro si punta a risparmiare nel tempo 350 milioni annui sia attraverso una riduzione della attività e del personale che attraverso contratti di lavoro meno onerosi;

4. nuovi contratti di lavoro in funzione di un adeguato modello di relazioni industriali.

- Condizioni e incognite. Il decollo della nuova Alitalia è però tassativamente subordinato a quattro condizioni pregiudiziali che sono, anzitutto, l'accordo sindacale sul dimensionamento di attività e organici e sui nuovi contratti di lavoro e, inoltre, il trasferimento alla nuova compagnia del perimetro di attività e di patrimonio previsto dal Progetto, la possibilità di ottenere il Coa (la certificazione dell'ente di sicurezza del volo) e il mantenimento di tutti i diritti di volo di Alitalia, di Air One e di tutte le controllate e la deroga antitrust sul mercato domestico da parte delle autorità nazionali ed europee. Accanto a queste condizioni il Progetto indica però altri requisiti, non tassativi ma essenziali, per il piano: la necessità di definire un forte accordo con un partner europeo, una regolamentazione ad hoc per Linate e un accordo con le società aeroportuali. Le incognite comunque non mancano e il Progetto non ne fa mistero, con l'occhio alla reale possibilità di incrementare la produttività del personale, di rinegoziare gli accordi con i principali fornitori, di ottenere sgravi e contributi alla mobilità per il personale ex Alitalia e naturalmente con l'occhio al peggioramento della congiuntura economica e al difficile trend del trasporto aereo.

Il piano Fenice previsto da Passera è indubbiamente eccellente per coloro che di questa cordata ne faranno parte. Libera i “coraggiosi” investitori dai debiti e gli dà in sostanza una società pulita e con un monopolio sulle rotte italiane (svincolato dalle regole antitrust), tra le quali la rotta Milano-Roma (che è tra le più redditizie d’Europa). E tutto questo con il solo obbligo di mantenere le azioni per 5 anni, passati i quali, potranno essere vendute recuperando anche l’investimento iniziale.

Gruppo di interesse numero 2: i contribuenti italiani

“Nei prossimi sette anni la realizzazione del piano messo a punto da Banca Intesa per Alitalia rischia di costare allo Stato tra i 2,8 e i 4,4 miliardi in più rispetto allo schema a suo tempo prospettato da Air France-Klm”; a fare i conti è Ugo Arrigo, professore di Finanza pubblica all’Università di Milano Bicocca, così calcolati^v.

- Mancato introito dalla vendita ad Air-France. Il gruppo guidato da Jean-Cyril Spinetta, oltre a farsi carico di passività e di nuovi investimenti per più di 3 miliardi, avrebbe pagato 135 milioni; il Tesoro, azionista al 49 per cento, ne avrebbe dunque incassati 66 e spiccioli.

- Perdite accumulate dalla compagnia aerea da aprile, quando sarebbe stato possibile cederla ai francesi, almeno fino a settembre. Di sicuro è stato bruciato l’intero prestito-ponte di 300 milioni più una cifra compresa tra i 100 e i 300 milioni, che per il solito 49 per cento è di competenza del ministero dell’Economia.

- Creditori. L’Alitalia ha debiti per 1,2 miliardi, che è più realistico stimare in 1,5. Per tutto quello che cederà alla nuova società, aerei, slot e quant’altro, il commissario incasserà circa trecento milioni. Poi Augusto Fantozzi cercherà di vendere la parte della flotta non rilevata da Roberto Colaninno & C.: un centinaio di aerei piuttosto vecchi. Ma piazzare una simile quantità di velivoli, che per giunta consumano troppo in un’epoca di caro-barile, non è una cosa facile, e dovrà tenere i prezzi molto bassi. Alla fine, dunque, il Tesoro dovrà mettere mano al portafoglio per una cifra tra i 450 e i 650 milioni di euro, laddove Spinetta avrebbe pagato tutti i debiti.

- Obbligazionisti. Altri 150 milioni, che potrebbero salire a 250, se ne andranno poi per indennizzare – così come previsto dal decreto che ha modificato la legge Marzano – i piccoli azionisti rimasti incagliati nel disastro Alitalia.

- Ammortizzatori sociali. Si parla di 5-7 mila esuberi, su un totale di 18 mila dipendenti Alitalia che andrà sommata a quella di Air One, affidata agli ex dipendenti di Carlo Toto. E' probabile, alla fine dell'intera operazione, il conto degli esuberi arrivi a quota 9 mila. Comunque, considerando che ognuno di loro costa 30 mila euro l'anno per un periodo garantito di sette anni, se si prende una forchetta tra i 5 e i 9 mila bisogna mettere nel conto tra i 1.050 e i 1.900 milioni di Euro.

- Minori introiti per la minore attività. Il piano di Passera prevede la riduzione di attività rispetto alla vecchia Alitalia. Un dimagrimento che comporta per lo Stato un calo di introiti contributivi e tributari: diciamo che, sempre nell'arco dei sette anni, verranno a mancare tra i 2,1 e i 3,5 miliardi di Euro.

Tirando le somme, tra maggiori spese e mancati introiti, l'operazione che vede protagonisti Colaninno e soci costerà allo Stato tra i 4,1 e i 6,8 miliardi di euro nei prossimi sette anni. Invece, il piano Spinetta oscillava tra 1,3 e 2,4 miliardi sempre nei sette anni. La differenza è dunque compresa in una forchetta che va da 2,8 a 4,4 miliardi di euro. Per rendere l'idea, la detassazione degli straordinari del Governo Berlusconi è costata (in termini di minore gettito) 600 milioni di euro circa^{vi} all'anno. Se si moltiplica questo ammontare per sette anni si ottiene (quasi) il valore più alto della forchetta che denota l'aggravio sui contribuenti del piano Fenice rispetto a quello Air-France; quando si dice che con una mano si dà e con l'altra si toglie...Si potrebbe ironicamente pensare che con la detassazione degli straordinari gli italiani potranno pagarsi l'adozione per sette anni di un ex-dipendente, un ex-azionista e un ex-debitore di Alitalia.

In merito, altrettanto schietto è il commento del Prof. Stanghellini^{vii}: “a marzo, con il piano Air France, i creditori sarebbero stati pagati per intero (la società sarebbe stata ricapitalizzata), e gli azionisti avrebbero potuto vendere le azioni (a prezzo basso, ma maggiore di zero). Cinque mesi dopo, lo Stato sta per perdere 300 milioni del suo prestito-ponte, i creditori (fra cui ancora lo Stato) parte dei loro crediti e gli azionisti hanno già perso tutto [...] Un bilancio triste”. Anche Scarpa su Europa (2 settembre 2008), ironicamente, commenta che “Spinetta si faceva carico dei debiti e, perfino, pagava le azioni”.

Il piano Fenice che già di per sé è un aggravio per i contribuenti italiani potrebbe avere comunque i contorni della beffa, se alla fine “tutto ciò” fra cinque anni finisse nelle mani dei francesi o degli stranieri, come sembra prospettarsi da alcune indiscrezioni^{viii}. Difatti, sembra che Air-France entrerebbe nella cordata (ormai pseudo) italiana con un pacchetto di minoranza, e che punterebbe a raggiungere la maggioranza passati i 5 anni di *lock-up*. Assumendo che gli italiani abbiano una minore avversione a pagare le tasse se queste favoriscono i profitti di qualche privato nostrano, l’acquisizione prospettata di Air-France sulla Nuova Alitalia fra 5 anni rappresenterebbe – in termini di costo-opportunità – un ulteriore costo per i contribuenti italiani.

Gruppo di interesse numero 3: i consumatori

Questo prima parte del paragrafo affronta alcuni dei “conflitti di interesse” (e rimarco le virgolette) che l’operazione Fenice sta generando e che coinvolgono gli aderenti della famigerata cordata.

Per quel che concerne il diritto antitrust la fattispecie di conflitto di interessi è stata precisata con la Legge 20 luglio 2004, n.215. Si dice: “sussiste situazione di conflitto di interessi ai sensi della presente legge quando il titolare di cariche di governo partecipa all’adozione di un atto, anche formulando la proposta, o omette un atto dovuto, trovandosi in situazione di incompatibilità ai sensi dell’articolo 2, comma 1, ovvero quando l’atto o l’omissione ha un’incidenza specifica e preferenziale sul patrimonio del titolare, del coniuge o dei parenti entro il secondo grado, ovvero delle imprese o società da essi controllate, secondo quanto previsto dall’articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, con danno per l’interesse pubblico”.

La fattispecie è diversa da quella che solitamente si usa attribuire al termine, in particolare, in riguardo a Silvio Berlusconi e alle sue concessioni televisive^{ix}. Nel nostro caso infatti ci si riferisce ai vantaggi economici che il titolare di cariche di governo può apportare ad una sua impresa o ad impresa di parenti entro il secondo grado. Tale norma a nostro parere^x è debole nel considerare solo i *links* familiari tra chi ricopre le cariche di governo e il proprietario dell’impresa, e, inoltre, non contempla l’evenienza inversa: che le decisioni di imprenditori possano produrre vantaggi politici per chi ricopre incarichi di governo. A tal proposito, la scelta di intervenire nel caso Alitalia da parte dei sopra-citati imprenditori apporta “aiuti” (politici) all’attuale Presidente del Governo, sia in termini di voti e consensi sia negli equilibri all’interno della coalizione di Governo.

Ma non è solo questo il punto. Il fatto che si vuole qui sottolineare è di valutare la contropartita che questi imprenditori chiederanno o stanno chiedendo. Richieste che potrebbero riguardare l'introduzione di distorsioni a loro favore nei rispettivi mercati, o il mantenimento di distorsioni a loro favore già presenti. Questa prospettiva è stata avanzata di recente anche dall'Istituto Bruno Leoni^{xi}.

Un esempio? E' da un paio di anni e più che si parla di "scorporare" la rete fissa da Telecom. Invece ancora oggi gli operatori alternativi a Telecom per entrare ed agire nel mercato delle telecomunicazioni devono rapportarsi necessariamente con un loro potenziale concorrente. E' a tutti gli effetti una distorsione che deriva dal fatto che l'*essential facility* è in mano ad uno dei concorrenti, tra l'altro già in posizione dominante nel mercato dei servizi telefonici ed internet. Si è più di recente parlato di separazione contabile, o funzionale, o proprietaria, ovvero in che modo scorporare la rete da Telecom^{xii}. Un annetto fa sì era pure aperta una porta in tal senso con il beneplacito dello stesso Tronchetti Provera. Oggi, proprio il "non-scorporo" potrebbe essere la richiesta di Tronchetti Provera per salvare Alitalia, con danno per gli operatori e clienti dei servizi telefonici ed internet.

Quindi, aldilà del prestito ponte – che è un "manifesto" intervento statale contrario a gran parte del pensiero liberale^{xiii} – la creazione, per volere e per opera del Governo, di una cordata con probabili elargizioni agli imprenditori-afferenti di favori nei loro mercati è un ulteriore intervento statale e perciò politicamente ed economicamente illiberale, anche se, e questo va detto, probabilmente irrilevante dal punto di vista giuridico.

In questa prospettiva è ambigua anche la posizione della Mercegaglia, che da una parte rappresenta gli industriali e dall'altra fa affari con il governo. Un altro chiaro caso di conflitto di interessi.

Questi conflitti di interessi saranno pagati, è bene ribadirlo, dai consumatori dei mercati dove questi imprenditori "coraggiosi" operano!

Accanto ai conflitti di interesse che coinvolgono gli afferenti alla cordata, la fusione di Alitalia con Air One rappresenta un problema rilevante di concentrazione e di antitrust sulle rotte nazionali, ed in particolare sulla redditizia rotta Roma-Milano, le cui tariffe sono già oggi elevatissime e fuori da qualsiasi logica di mercato. L'operazione rafforza un monopolio sulla ricca rotta Roma-Milano, dove un biglietto costa più di un volo Roma-New York.

In particolare, come ha sottolineato Catricalà in riferimento al caso Volare^{xiv} (che ha coinvolto Alitalia e AirOne ma su posizioni contrapposte), “quello di Linate è l'unico aeroporto italiano completamente saturo e anche un piccolo spostamento solleva problemi di Antitrust”^{xv}. Alitalia con il 60%, ed Air One con il 34,2%, hanno infatti il 94,2 per cento del mercato sulla Milano Linate-Roma, mentre soltanto Alitalia, ha ben il 92,5% sulla tratta Milano Malpensa-Roma, con prezzi imposti dei biglietti a 500-600 euro, 30-40 euro in più richiesti da altre compagnie per un volo Roma-New York, mentre gli slot non consentono ulteriori ingressi ad altre compagnie per avviare almeno tiepide pratiche di concorrenza.

Il gruppo dei consumatori, italiani e non, pagherà i prezzi più alti delle rotte domestiche e probabilmente i peggiori servizi delle medesime.

Gruppo di interesse numero 4: i lavoratori Alitalia (ed AirOne)

Nel pamphlet “Che cosa impedisce ai lavoratori di scegliersi l'imprenditore” Pietro Ichino mostra che la nuova frontiera della labour law and economics è quella di spostare il proprio focus dalla tutela collettiva alla scelta collettiva. L'idea è che possano essere (e in qualche misura già oggi siano, ma potrebbero esserlo molto di più) i lavoratori a scegliersi collettivamente l'imprenditore-datore di lavoro, o a influire in misura rilevante sulla sua scelta. Il non possedere gli strumenti materiali di produzione (ovvero, il capitale) non significa affatto essere privi di una possibilità di scelta, là dove i detentori degli strumenti siano molti e in concorrenza tra loro, almeno nel mercato del lavoro. In questo senso, seguendo la terminologia di Mancur Olson il sindacato – che nasce come *distributional coalition* – nella prospettiva di Ichino diventerebbe (coniando un nuovo termine) *selecting coalition*.

Come nota Ichino, già oggi assistiamo a numerosi casi nei quali è agevole ravvisare una partecipazione alla scelta – positiva o negativa – del nuovo imprenditore da parte di un insieme di lavoratori già organicamente costituito: casi, per esempio, di imprese in crisi, nei quali la successione di un nuovo imprenditore al vecchio avviene sulla base di una preventiva negoziazione collettiva del piano di risanamento, rilancio o nuovo insediamento^{xvi}. Se vogliamo, la scelta collettiva per il caso Alitalia è stata compiuta chiaramente quando si è rifiutato il piano Air-France, soprattutto per il forte contrasto dei sindacati, sedotti dalle sirene di una cordata italiana promessa da Silvio Berlusconi.

Ma andiamo per gradi; in passato i dipendenti di Alitalia erano riusciti ad appropriarsi di una quota rilevante della rendita monopolistica dell'impresa, in parte sotto forma di minor rigore nell'organizzazione e intensità del lavoro; il regime concorrenziale ha soppresso, almeno in parte, quella rendita^{xvii}. Ora, però, "ipotizziamo" che ci sia stato un imprenditore straniero capace di aumentare la produttività di Alitalia e di valorizzare meglio il lavoro dei suoi *insiders*, tagliando la rendita da loro goduta sotto forma di minor rigore nell'organizzazione e nell'intensità del lavoro, ma sostituendola con l'aumento retributivo corrispondente alla loro acquisita maggiore produttività. Certo, fra gli stessi *insiders* potrebbe prevalere ancora la scelta attuale di difesa del vecchio assetto; ma non si può escludere che posti di fronte alla concreta praticabilità dell'alternativa offerta dall'imprenditore straniero, quella scelta prevalga. In ogni caso, il poter scegliere è meglio che non avere scelta. Nel momento in cui il titolare attuale dell'impresa, lo Stato, decide di dismettere il controllo azionario su di essa, i sindacati stessi dovrebbero (o forse è più giusto dire avrebbero dovuto) favorire il massimo possibile allargamento della platea dei possibili imprenditori candidati a sostituirlo. Ed invece abbiamo assistito per decenni al prevalere della politica della difesa del "campione nazionale"; ancora in epoca recentissima, come si è visto, Governo e sindacati si sono apertamente schierati in difesa dell'"italianità" dell'Alitalia (così come della Telecom), contro le prospettive di passaggio del suo controllo ad imprenditori stranieri^{xviii}. Questa strategia è stata seguita con Alitalia ma anche con AirOne, almeno fintanto il mercato non si è imposto e ha messo sul lastrico ambedue le compagnie. Ed oggi l'unica salvezza coerente con la logica della difesa delle rendite – o di quel che ne resta – è la fusione tra le due compagnie e il salvagente del governo che paga i debiti.

Come fa notare Ichino, invece di scoraggiare i possibili candidati facendo loro capire che il modello di organizzazione del lavoro e di relazioni industriali in Alitalia doveva/deve rimanere comunque quello vecchio, i sindacati avrebbero dovuto mostrarsi disponibili a confrontarsi con imprenditori alternativi (anche stranieri!) barattando alcune rendite che comunque si sono mostrate insostenibili. Il “poter scegliere” è intrinsecamente meglio che l’essere privi di alternative. E qui la scelta potrebbe essere attivata in due modi^{xix}: col favorire la penetrazione nel nostro sistema di compagnie straniere, capaci di offrire al tempo stesso un servizio migliore e condizioni di lavoro migliori, e col puntare alla sostituzione del principale imprenditore italiano, che oggi gestisce il servizio in condizioni di monopolio di fatto, con un imprenditore più capace.

In questo settore, come in molti altri^{xx}, assistiamo invece ad una politica – sostanzialmente appoggiata dai sindacati – di difesa ad oltranza del vecchio gestore italiano contro il rischio di sostituzione da parte di imprese straniere, che si coniuga con una politica di difesa rigida – ovvero imposizione di una regola di non negoziabilità – di alcuni elementi cardinali dell’assetto dei rapporti individuali e collettivi nel settore.

Invece, nell’era della globalizzazione, si dovrebbe attirare il maggior numero possibile di imprenditori stranieri nel mercato del lavoro nazionale, affinché sia possibile scegliere quelli che offrono il progetto migliore! Ma questo implica la disponibilità e l’attitudine a valutare senza preclusioni preventive il piano industriale presentato dall’imprenditore straniero; e, se la valutazione del piano e dell’imprenditore è positiva, implica la capacità e l’abilitazione giuridica a negoziare con lui a 360 gradi^{xxi} le condizioni della scommessa comune. Come sottolinea Ichino, tutto quanto allarga – per il singolo come per il collettivo dei lavoratori – il novero delle sinapsi possibili con imprenditori diversi contribuisce a proteggere il lavoro dal rischio di sfruttamento. E’ triste constatare che per Alitalia si è andati esattamente nella direzione opposta.

Conclusioni

Questa riflessione si è sviluppata su quattro linee, nell'ordine: gli imprenditori, i contribuenti, i consumatori e i lavoratori. La politica ideologizzata (sia di destra sia di sinistra) e le scelte politiche che ne derivano si fondano sulla contrapposizione tra gli imprenditori e i lavoratori, tralasciando completamente le categorie dei consumatori e dei contribuenti. Una politica più nuova, invece, deve prendere coscienza che nella società dei servizi (sia pubblici sia privati) le categorie su cui concentrarsi primariamente devono essere i contribuenti e i consumatori. La vicenda Alitalia non è purtroppo un esempio di nuova politica, ma aiuta a capire gli effetti di questo ritardo politico-culturale italiano.

ⁱ brunoleonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL_BP_54_Alitalia.pdf

ⁱⁱ Abbastanza paradossalmente il neo-premier Silvio Berlusconi ad una conferenza stampa insieme al premier francese Sarkozy tenutasi durante l'ultimo incontro FAO a Roma ha detto che una partnership con Air-France in futuro non è da escludere. Il paradosso sta nel fatto che lo stesso Silvio Berlusconi ha, invece, in campagna elettorale difeso strenuamente la totale italianità di Alitalia, complicando e forse compromettendo proprio le trattative con Air-France.

ⁱⁱⁱ L'autore sfata anche l'idea per cui senza Alitalia gli italiani non volano: già oggi solo una minoranza dei viaggiatori sceglie Alitalia. Inoltre, la compagnia di bandiera non è che una piccola parte dell'offerta di voli in Italia, e mentre gli altri operatori riescono a fare profitti, Alitalia continua a perdere. E la situazione va peggiorando perché il timore che da un giorno all'altro ci sia il "solito" sciopero, scoraggia i passeggeri.

^{iv} Vedi *IlSole-24Ore* del 29 Agosto 2008.

^v <http://espresso.repubblica.it/dettaglio/Cpt-fai-da-te/2039763>

^{vi} Vedi Repubblica del 21 Maggio 2008.

^{vii} <http://www.lavoce.info/articoli/pagina1000556.html>

^{viii} Da fonti vicine alla compagnia Air-France trapela che l'intenzione reale è quella di controllare Alitalia tra cinque anni, quando scade il divieto di cessione delle quote da parte dei soci Cai. “In linea teorica – dicono dalla Francia – vorremmo avere il controllo di maggioranza. Ma, per il momento, siamo disposti anche ad entrare in pista con il 10-20%”. Questa quota di minoranza sarebbe quella che, secondo il quotidiano economico francese La Tribune, la Cai è disposta a concedere da subito a un partner straniero. In campo, come ha precisato il ministro Sacconi, ci sono anche altre offerte straniere, come British e Lufthansa (Fonte: Corriere della Sera, 06 Settembre 2008)

^{ix} Dato che le reti televisive appartenenti a quello che oggi sono il gruppo Mediaset operavano in base ad una concessione amministrativa delle frequenze, ad avviso di autorevole dottrina, si dovrebbe applicare l'art. 10 t.u. 30 marzo 1957, n.361. Tale disposizione prevede infatti l'ineleggibilità di coloro che in proprio o in qualità di rappresentanti legali di società o imprese private risultano vincolati allo Stato per contratti di opere o di somministrazioni oppure per concessioni o autorizzazioni amministrative di notevole entità economica.

^x Vedi al link per una personale trattazione più dettagliata: http://lawprofessors.typepad.com/antitrustprof_blog/2008/05/an-explanation.html

^{xi} <http://www.brunoleoni.it/nextpage.aspx?codice=7059>

^{xii} Ad esempio vedi qui: <http://www.i-com.it/DocumentiRoundTable/2.pdf>.

^{xiii} Ryanair ha denunciato tale operazione come fattispecie di aiuto di stato, punito secondo l'art. 87 paragrafo 1 del Trattato Istitutivo dell'Unione Europea: al fine di dare a tutte le imprese che operano sul mercato interno, si vieta come principio gli aiuti di Stato che distorcano le condizioni di concorrenza. “Vogliamo sapere se si tratta di un'operazione commerciale o sono coinvolti degli aiuti di Stato”, ha affermato Michele Cercone, portavoce dell'allora commissario Ue ai Trasporti Jacques Barrot, in uno dei consueti briefing della Commissione Europea. Sulla natura del prestito il Wall Street Journal non ha invece dubbi: “[h]a tutta l'aria di un aiuto di stato illegale” che la Commissione europea “può e deve respingere”, scriveva il 24 aprile scorso il quotidiano finanziario nella rubrica Breaking views. Il Presidente del Consiglio Berlusconi ha risposto che se l'UE dà problemi si potrebbe addirittura pensare alla nazionalizzazione di Alitalia tramite FFSS. Anche su ciò la Commissione Europea ha già messo in guardia da tale ipotesi. Personalmente si ritiene che l'UE cercando di tutelare il mercato stia facendo gli interessi dell'Italia e degli italiani.

^{xiv} Provvedimento C7667.

^{xv} <http://www.lastampa.it/redazione/cmsSezioni/economia/200612articoli/14987girata.asp>

^{xvi} Oppure casi nei quali l'attività di scelta è svolta da rappresentanti (sindacato e/o autorità pubblica) di un insieme ancora solo potenziale di lavoratori, dislocati in una zona economicamente depressa. Un altro caso di questo genere assai interessante è quello della scelta dell'imprenditore cui affidare un servizio pubblico locale destinato a essere svolto in regime di concessione: qui il sindacato che rappresenta i lavoratori destinati a essere utilizzati nella produzione di quel servizio ben può proporsi di esercitare un'influenza rilevante sulle scelte operate dall'autorità pubblica che seleziona il nuovo gestore.

^{xvii} L'unico motivo che può indurli a difendere l'“italianità” dell'impresa, cioè l'assetto attuale, è la speranza che l'Italia riesca nonostante tutto a eludere la disciplina comunitaria della concorrenza, continuando a far arrivare aiuti di Stato sotto-banco alla propria “compagnia di bandiera” (come nel caso del prestito ponte di 300 milioni) o ripristinando – almeno temporaneamente – una situazione di monopolio nelle tratte nazionali (leggasi fusione Alitalia-AirOne). Così gli insiders di Alitalia potranno continuare a godere ancora per qualche anno di quella rendita.

^{xviii} Sotto questa difesa dell'italianità sta, in realtà, il tentativo disperato di difesa della rendita monopolistica di cui si è detto. Di fatto, i sindacati dei dipendenti Alitalia hanno lanciato e lanciano indiscriminatamente a tutti i candidati imprenditori un messaggio inequivocabile: “non intendiamo mettere in discussione il vecchio assetto: il nuovo management dovrà comunque accettare i ‘paletti’ posti da noi riguardo alle condizioni di lavoro e il nostro modo di intendere le relazioni sindacali”. Così facendo oggi i sindacati hanno ottenuto il poco invidiabile risultato che il Governo gli lancia un aut-aut: o accettano o Alitalia tutta (ed i suoi 20 mila dipendenti) fallisce.

^{xix} La disponibilità di buone alternative imprenditoriali nel mercato può essere fortemente incrementata dall'aumento della mobilità dei capitali e del management portato dalla globalizzazione.

^{xx} Rappresentativa, da questo punto di vista, è la vicenda della società italo-svizzera Tilo - Treni regionali Ticino-Lombardia (per maggiori dettagli su questa vicenda vedi P. Ichino *A che cosa serve il sindacato?*, Milano, Mondadori, ult. ed. 2007, pp. 173-176 e 270-271), che nel giugno 2005 stipula il suo primo accordo collettivo con i sindacati dei ferrovieri svizzeri. Quell'accordo prevede un trattamento eccellente, per molti aspetti nettamente migliore rispetto allo standard italiano del settore (stipendio iniziale di circa 43.000 euro all'anno, che in dodici anni possono arrivare a 55.000, più gli aumenti negoziati *ad personam*; garanzia di stabilità del posto; da cinque a sette settimane di ferie all'anno; un trattamento sanitario di prim'ordine; ecc.); ma prevede anche una rigorosa clausola di tregua sindacale, con un meccanismo di soluzione arbitrare delle eventuali controversie collettive, tra un rinnovo del contratto e il successivo. Pochi giorni dopo, in apertura della negoziazione del contratto aziendale con i sindacati italiani, la stessa società propone un accordo il più possibile simile a quello stipulato sull'altro versante delle Alpi, con l'idea di una progressiva parificazione dello standard di trattamento italiano a quello elvetico; ma i nostri dirigenti sindacali rispondono abbandonando immediatamente il tavolo della trattativa e rilasciando alla stampa dichiarazioni furenti: "l'azienda ha tentato di inserire l'abolizione del diritto di sciopero nelle trattative; è un caso per ora isolato ma gravissimo" (*Corriere della Sera*, 30 luglio 2005).

Un'altra vicenda indicativa, però nel settore metalmeccanico, è quella che vede nel 2000 una netta opposizione dei sindacati alla prospettiva della cessione dell'Alfa Romeo di Arese da parte della Fiat alla General Motors e al tempo stesso la mancata candidatura del sito di Arese per l'insediamento del nuovo stabilimento per la produzione della *Micra Coupé*, che la Nissan intendeva dislocare nell'area dell'euro. Vedasi P. Ichino, *A che cosa serve il sindacato?*, Milano, Mondadori, ult. ed. 2007.

^{xxi} Poter "negoziare a 360 gradi" significa poter negoziare non soltanto il livello retributivo, ma anche il livello e la struttura del contenuto assicurativo del rapporto di lavoro; e – perché no? – anche il modello di relazioni sindacali.