

## CONFERME SU ALITALIA E LA PARTITA IN CORSO

Per Alitalia la decisione doveva essere presa il 13; invece si è rinviato il tutto a una data non precisata; i sindacati hanno cominciato ad agitarsi, ovviamente a favore dell'“italianità”. Quando queste false organizzazioni rappresentative dei “lavoratori” verranno infine messe in condizioni di non nuocere, sarà veramente troppo tardi. La lotta sull'Alitalia è comunque ancora duretta anche perché certe scelte, se del tutto cervelotiche, potrebbero poi dare adito a ricorsi in sede europea; tanto più quando, come visto, certe posizioni faziose, e senza giustificazioni economiche, vengono sostenute con motivazioni “patriottiche”, quasi fossimo ancora a prima dell'entrata nella UE (un vero disastro compiuto da classi dominanti in realtà servili, ma ormai non più rimediabile). Inoltre, già molte volte ho rilevato che l'italianità è una lurida menzogna di queste classi dominanti ormai incapaci di dirigere un paese; si tira in ballo oppure la si dileggia a seconda delle convenienze del momento.

Ho letto alcune cosette che mi sono sembrate vicine a quelle che dico io; e quindi intendo riportarle. L'autore è Giannino; e non mi interessa nulla la sua etichetta di destra. Certo, sono contrario alla sua ideologia puramente mercatista, ma lo sono per precise ragioni teoriche e ideologiche, su cui mi sono più volte espresso (anche nel blog e sito ripensaremarx), non per le qualifiche di destro o sinistro che uno possa avere; mi interessa solo se uno dimostra sensatezza o insensatezza (e non è colpa mia se quelli di sinistra sono nella maggior parte dei casi più faziosi, corrotti, mentalmente bacati). Negli articoli, da cui prenderò larghi passi, si mette intanto in luce che oggi sono tutti dalla parte (peggiore) di AirOne (cioè Intesa): Bersani, Bertinotti, Marini, Rutelli, Berlusconi, Formigoni, Casini, Bianchi ecc. tanto per fare nomi a caso (che fa l'articolista, ma sono tutti giusti). E in testa a tutti, oggi, Montezemolo (per i motivi messi in luce nel mio precedente intervento nel blog).

Giannino nota che “in Italia succede di tutto. Anche che gli stessi politici e imprenditori che fino a ieri attaccavano i cosiddetti ‘furbetti’ in nome dell'apertura del mercato agli stranieri, oggi si scoprono tutti allineati dietro Banca Intesa nella difesa dell'italianità [non è quello che dico da tempo immemorabile?; ndr]. Noi vorremmo capire meglio un po' di cose che non abbiamo capito, della pretesa solidità così improvvisamente a prova di bomba del piano AirOne”. Il giornalista attacca poi i sindacati che hanno sempre impedito il risanamento dell'azienda con richieste insostenibili, da rivolgere semmai ad un istituto di beneficenza, non ad una impresa che deve fare utili anche per investimenti in ammodernamento, miglioramento del materiale (il che implica pure maggiore sicurezza), ecc.

“Siamo informati male – così si continua – oppure improvvisamente i sindacati hanno imboccato la via dell'autoriduzione dei redditi? Il piano di AirOne...quantifica meno esuberi di Air France, ma menziona per la loro gestione l'opzione della ‘riprotezione sociale su società terze’. Che cosa significa, in concreto? Esuberi ceduti ad aziende a controllo pubblico? E perché mai a quel punto Air France e tutti i concorrenti europei non dovrebbero contro l'operazione ricorrere a Bruxelles, per aiuti di Stato?”

In effetti, saremmo alla solita assistenza di Stato, non differente da quella ampiamente concessa alla Fiat (tipo il miliardo per la “mobilità lunga”); quindi, trattandosi di gara per l'acquisizione di un “bene X” da parte di più compratori di varie nazioni, significherebbe alterare il gioco a favore del “proprio” candidato (barare insomma); e sempre con i soldi dello Stato, cioè quelli tolti ai cittadini con una pressione fiscale al suo massimo record da sempre. Lo Stato venditore dovrebbe porsi qualche domanda visto che, come scrive Giannino, AirOne, di colpo, ha pressoché quadruplicato i suoi assets (attività varie). Qualche controllo sarebbe dovuto.

“Oppure basta che tra i finanziatori ci siano Banca Intesa, Nomura e Goldman Sachs [e anche la Morgan Stanley; aggiunta mia] per sublimare automaticamente il più che legittimo dubbio? Ma non era finito il tempo della contabilità creativa asseverata dalle banche?”. A meno che AirOne, aggiungo io, non abbia trovato un altro “Mago Marchionne”. In fondo, si sa, l'Italia è paese di Santi, Eroi e..... Prestigiatori; e anche di trasformisti (parlo di quelli scenici, capaci di frenetici cambiamenti d'abito, come il grande Fregoli).

Inoltre, continua il giornalista, se “Toto vincessero che cosa farebbe, lascerebbe Alitalia in Skyteam? Confermando cioè che il finto acquirente in realtà è il vero incorporato a spese terzi nella società ceduta? Pagherebbe lui o chi per lui la penalità dovuta a Lufthansa? Oppure.....Alitalia uscirebbe da Skyteam, con centinaia di milioni versati ad Air France? Molti sottolineano che, quanto alla flotta, AirOne garantisce più dei francesi. Bene, se solo si capisse. I 40 aerei promessi di lungo raggio ‘a fine piano’, infatti, comprendono i cargo, oppure no? Perché in quel caso la crescita complessiva sarebbe assai più contenuta di quel che appare.....Certo, c’è poi non proprio ultimo il problema della concorrenza e dell’eventuale concentrazione sulla tratta Milano-Roma, la più remunerativa in Italia. Ma di concorrenza, a Montezemolo e a tutti gli altri improvvisamente convertiti al toto-ismo, evidentemente non importa poi molto”.

Secondo il sottoscritto, non importa poi molto nemmeno all’Antitrust che, come visto nel mio precedente intervento nel blog, costringe Unicredit a vendere una quota (9%) delle sue azioni in Mediobanca (su proteste di Intesa, interessata alla battaglia da condurre per controllare Generali, il cui azionista di riferimento è appunto Mediobanca stessa), ma non muove un dito di fronte al fatto che, se AirOne si prende Alitalia (qualunque sia l’effettiva incorporata: se la finta acquirente o l’effettiva acquistata), si crea una situazione di monopolio in fatto di vettori italiani.

Eppoi, ci sono altre domande altrettanto inquietanti che Giannino formula: “E’ possibile avere un quadro delle esposizioni bancarie di AirOne e di ApHolding [la finanziaria di Toto, proprietario di AirOne; ndr], visto che non c’è il consolidato? Non è che per caso l’interesse delle banche a sostenere AirOne su Alitalia potrebbe essere determinato dalla volontà di mettere in sicurezza crediti che altrimenti dovrebbero attendere tempi lunghi e incerti, per rientrare? In apparenza una strategia simile mal si concilia con il sostegno all’aumento di capitale. Ma il mercato è pieno di banche che, di fronte al dover attendere prospettive sempre più in forse, intervengono per valorizzare l’asset [l’attività, in sostanza il valore patrimoniale; ndr], per poi rivenderlo al meglio dopo un paio d’anni al massimo. E’ questa la prospettiva dell’azionariato bancario che ci riserverebbe Ali-One? E ha senso che l’integrazione di Alitalia con un grande player internazionale del settore [magari, arrivati a quel punto fra un paio d’anni o giù di lì, di nuovo Air France o Lufthansa, ecc.; nota mia] debba essere un domani scelto dalle banche invece che oggi dal sin qui inefficientissimo proprietario pubblico? Com’è che funziona il ragionamento dell’italianità: sarebbe meglio tutelata dalle convenienze patrimoniali delle banche, che dalla scelta del Governo?”.

Come vedete, non sono solo miei i dubbi su questi schifosi giochi di potere interni all’establishment politico e finanziario italiano, succube dello straniero. Solo che io gioco in proprio, non da una parte. Lo ripeterò fino alla noia: se non si sbaraccano e gettano “fuori di scena” **sia destra che sinistra**, non si esce da questa “palta”! Per “mettere in riga” la finanza e l’industria *assistita* italiane, occorre un totalmente diverso movimento politico, totalmente diversi metodi di lotta politica. “Avanti o popolo”: prendi forconi e coltellacci e dagli addosso! Chiunque beccherai, destro o sinistro, sarà sempre quello giusto.