

Il suo ultimo bilancio si concluse con un utile, dopo le tasse, di ben 221 miliardi di lire

Con Nordio l'Alitalia era ricca

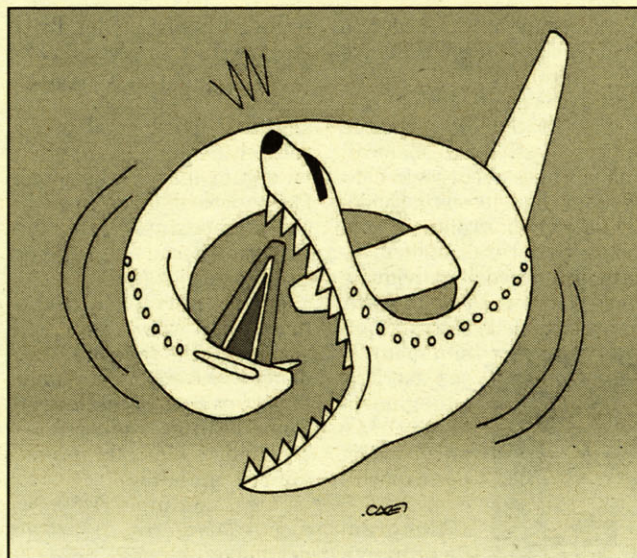
Ma Prodi decise di licenziarlo. Da allora, il declino

DI DOMENICO CACOPARDO

Il risultato del referendum indetto dai sindacati tra il personale Alitalia per l'approvazione o meno del preaccordo «lacrime e sangue» è devastante. Il «No» del 67% della forza lavoro è un'assunzione di irresponsabilità che condurrà l'azienda al default e i lavoratori a casa o sul marciapiedi di una qualsiasi agenzia del lavoro in attesa di una chiamata. Questo epilogo (perché di un vero epilogo si tratta) viene da lontano: da uno sciagurato 26 maggio 1988. Quel giorno nel comitato di presidenza dell'Iri, **Romano Prodi**, presidente, muove dure critiche a **Umberto Nordio**, il creatore dell'Alitalia moderna, una compagnia più forte di Air France e di Lufthansa. Il 7 luglio, il comitato stesso toglie la fiducia a Nordio. Il 18 luglio, quindi, di fronte al consiglio di amministrazione, Umberto Nordio si dimette, benché i 16 componenti del consiglio (compresi gli uomini Iri, eccetto Prodi) gli confermino la fiducia.

Gli succedono, come presidente, Carlo Verri,

amministratore delegato e direttore generale del gruppo Zanussi, e, come amministratore delegato, **Roberto Schisano**, manager della Texas instrument. Verri durerà un mese, ucciso in un incidente stradale sull'autostrada Roma-Fiumicino. Nessuno dei due proviene dal settore aeronautico, come non vi proverranno molti successori a partire da **Nanni Bisignani**, fratello del più noto **Luigi**. Diversi dietrologi si misurarono nella spiegazione dei veri motivi dell'allontanamento di Nordio. Si disse di una particolare ostilità di **Ciriaco De Mita** nei suoi confronti a seguito dell'acquisto di numerosi DC9 Super80, della McDonnell Douglas (il costruttore di aeroplani che negli anni 70 aveva elargito cospicui tangenti a un misterioso «Antelope Kobler», intermediario italiano). Ma tutto rimase a livello di petegolezzi di corridoio. Ciò che rimane incontrovertibile è che l'ultimo bilancio Alitalia (dopo tanti altri di segno positivo) del periodo Nordio si chiuse con un utile, dopo le tasse, di 221 miliardi di lire.



Vignetta di Claudio Cadei

Per la cronaca, va ricordato che, dopo tanti cambi di management dovuti a Prodi e a Nobili, suo successore alla testa dell'Iri, non si ebbe più un segno positivo. Nel 1996 il passivo di bilancio fu di 1.300 miliardi di lire. Non c'è dubbio che l'innesto di manager senza esperienze specifiche nel settore aeronautico e il peso sempre più elevato dei par-

titi nelle politiche aziendali hanno condotto il vettore nazionale allo sfascio dell'ultimo decennio sino alla crisi di questi giorni. Certo l'idea che i dipendenti paghino per colpe non loro (anche non loro: chi ha frequentato gli scali internazionali Alitalia ha potuto notare quali distorsioni ci fossero nella gestione) è di sicuro ripugnante. Il fallimento dell'ultimo

esperimento che ha visto in campo di Etihad Airways, compagnia degli Emirati Arabi con sede in Abu Dhabi, è particolarmente doloroso: sembrava infatti che fosse la volta buona. Inserita in un network virtuoso anche l'Alitalia avrebbe trovato il terreno per recuperare redditività ed efficienza.

Così non è stato. Le ragioni emergeranno. Ma ora, *hic et nunc*, il «No» dei dipendenti (manifestazione di cosmico autolesionismo) ha il medesimo peso, ma di segno opposto della famosa marcia dei 40 mila che si tenne a Torino il 14 ottobre 1980, per rivendicare il diritto di lavorare contro i gruppi eversivi che impedivano alla Fiat di andare avanti. Questo voto del personale Alitalia significa scegliere la morte dell'azienda e, con essa, la cessazione del lavoro che in essa veniva svolto. L'agonia non sarà breve e troverà il suo epilogo in prossimità delle elezioni: tutta acqua per l'orto grillino. Ieri abbiamo scritto che il giocattolo Italia s'è rotto. Nessuna testimonianza è così pregnante come l'Alitalia.

www.cacopardo.it

—© Riproduzione riservata—