

Luigi Vinci

“Diario” politico primaverile

Martedì 30 marzo

Difendere Alitalia, o Ita che sia, dalla Commissaria alla Concorrenza Margrethe Vestager, danese, ultraliberista

Il dramma di una nostra compagnia di bandiera dapprima oggetto di gestioni governative fantasiose, irresponsabili e perciò disastrose, poi finita in amministrazione straordinaria, ora attaccata dalle pretese insensate e distruttive della Commissaria Vestager

Ma cominciamo con il tracollo commerciale di Alitalia (giunto sino all'80%), determinato dall'abbattimento dei voli data la pandemia. Da questo punto di vista, in situazione identica alle altre compagnie di bandiera (le compagnie low-cost invece sono in genere collassate).

Di ciò ho già riferito.

Primi di agosto 2020. “Non è in discussione”, dichiara la Commissaria Vestager, al Governo italiano (Conte 2), “la possibilità di intervenire per la patrimonializzazione delle aziende in crisi” (data, appunto, la pandemia), bensì lo sono “i tempi della presenza pubblica e i limiti quantitativi dell'investimento. L'Italia punta ad allungare i primi (si ragiona sulla possibilità di ingresso fino alla metà del 2021 e su una permanenza dello stato superiore ai cinque anni) e ad ampliare i secondi” (fino a 250 milioni per investimento).

Fine agosto 2020. Da pragmatica improvvisamente Vestager si fa ultraliberista rigida, poco disponibile, molto a destra rispetto alle figure pragmatiche di Ursula von der Leyen e Angela Merkel: ovvero, sostanzialmente impegnata a recuperare il veto storico UE agli aiuti di stato a imprese, banche, ecc. L'infame Patto di Stabilità e Crescita, accantonato a maggio scorso dalla Commissione Europea e dai Capi di Stato e di Governo, continua così a essere praticato da Vestager, proteggendosi con la “disponibilità a discutere” con i governi che protestino. Concretamente, Vestager, a questo momento, dichiara al Governo Conte 2 che ella non porrà il veto agli “aiuti di stato” (ad Alitalia o a chicchessia), purché essi non siano di qualità tale da pregiudicare il ritorno, passata la pandemia, all'economia di mercato.

Commento. Passare a un'“economia di mercato” passata la pandemia avendo perso più o meno l'80% del fatturato è solo una barzelletta. Neanche le maggiori compagnie di bandiera potranno farcela, non bastando neppure reciproche cooperazioni, accorpamenti, tagli di personale, casse integrazione. Alitalia è anche deteriorata da lunghe insensate gestioni: sovraccarichi di personale amministrativo, dati i due web (anziché uno, come in tutta UE); errori di politica commerciale (l'abbandono delle lunghe percorrenze, quelle dove si guadagna, consegnate al gruppo franco-olandese Air France-KLM dentro a un'intesa tutta favorevole a questa compagnia). Insomma, Alitalia ha un bisogno speciale di non breve periodo di “aiuti di stato”, dovendosi risistemare globalmente.

Rammento come alla svolta politico-economica radicale del maggio scorso, guidata da Angela Merkel, Ursula von der Leyen, Emmanuel Macron, poco dopo, Christine Lagarde, aveva corrisposto polemicamente la formazione di un'area di paesi cosiddetti “frugali” ovvero ultraliberisti, e che la Danimarca si era collocata in quest'area, con quasi tutti i suoi partiti, ivi compresi quelli di cosiddetto centro-sinistra, al governo da poco meno di un anno. Con buona probabilità, l'indurimento di Margrethe Vestager è da collocare anche negli andamenti politici della sua Danimarca (la vittoria elettorale relativamente recente delle sinistre, le richieste di lotta politica interna liberista fatte dal suo piccolo partito, la Sinistra Liberale – che di sinistra, in realtà, non ha niente, è una specie di luterana, conservatrice e bigotta Democrazia Cristiana). Inoltre, con maggiore probabilità, Vestager guarda al suo ritorno politico al suo paese, poiché il settennato del suo ruolo di Commissaria Europea alla Concorrenza scadrà nell'estate (giugno-luglio) del 2021 (prolungabile fin verso ottobre o novembre, per aiutare il Commissario entrante a capire dove si trova), e quasi mai i settennati vengono duplicati. Per capire, essendoci ora in Danimarca un governo di sinistra, è quasi impossibile che questo governo indichi a proprio commissario un

conservatore di centro o di destra. Ma anche se ciò non fosse, non è per niente detto che il ruolo di Commissario alla Concorrenza capiti alla Danimarca. (Gli affidamenti UE in sede di Commissione Europea seguono un loro particolare settennato, mentre altri ruoli apicali sono quinquennali in sintonia temporale alle elezioni UE).

Vestager è un osso duro. Qualcosa sul suo micidiale decisionismo

Fin dall'inizio della sua nomina a metà 2014 la Commissaria Vestager si era data da fare, sostituendo il ben più duttile e intelligente Joaquín Almunia, spagnolo, socialista.

Tra gli scalpi immediatamente pretesi da parte di Vestager a danno di imprese minori, cioè, ai loro proprietari, ai loro azionisti, ai loro lavoratori, a nome di radicali superstizioni liberiste (il debito come forma di peccato mortale), troviamo un'altra compagnia aerea di bandiera, Cyprus Airways, cui fu ordinato di rimborsare oltre 65 milioni di euro di aiuti di stato dovuti nel 2012 e 2013 in quanto parte di un pacchetto di ristrutturazione che avrebbe consentito a questa compagnia di continuare a esistere. Il precedente Commissario alla Concorrenza Almunia aveva consentito a Cipro di risistemarsi anche con qualche acrobazia finanziaria. Arrivata Vestager, la piccola Cipro, non avendo quei soldi, essendo la sua economia collassata, dovette chiudere la sua compagnia di bandiera. Conseguenza, perdita di 550 posti di lavoro.

Giova rammentare come Antonio Patuelli, Presidente ABI (l'Associazione Bancaria Italiana, senza scopo di lucro, costituita il 13 aprile 2019), abbia invitato Vestager a dimettersi, data una sentenza della Corte di Giustizia UE (Tribunale UE di primo grado) che aveva stabilito che i soldi concessi nel 2014 dal Fondo interbancario per il salvataggio di Banca Tercas non rappresentavano aiuti di stato, al contrario di quanto sostenuto dall'Antitrust UE e dalla Commissaria Vestager. Antitrust UE e Commissaria, ridicolmente, avevano sostenuto che un Fondo interbancario creato da un gruppo di banche private allo scopo di sostenere con i propri soldi banche in difficoltà fosse una realtà pubblica ovvero statale. Naturalmente Vestager ben si guarderà dal dimettersi. E nessuno potrà dimissionarla, sostituirla, portata ad altro incarico UE, ecc.

Torniamo ad Alitalia. Metà marzo 2021

Oggetto storico, Alitalia, di massacro da parte di una quantità di governi o, meglio, di dilettanti allo sbaraglio; obbligata da essi, su pressione della Lega Nord, a darsi due hub cioè due grandi aeroporti onnidirezionali (ogni altro paese UE ne ha uno solo, trattandosi territorialmente di piccoli paesi); portata di conseguenza a incrementare i suoi costi di gestione del 20%; obbligata dai vari governi italiani ad accordi con altre società di bandiera (Lufthansa, Air France-KLM) che si sapeva orientate a prendersi le linee italiane più profittevoli (trans-oceaniche); impegnata nella moltiplicazione di linee interne, mentre le Ferrovie dello Stato avviavano il forte competitor Alta Velocità ferroviaria; obbligata sempre da vari governi a investire pochissimo in vettori aerei più moderni onde ridurre i costi complessivi, come non si trattasse, in analogia a ferrovie, tranvie, ferry-boats, ecc., di un servizio fondamentale, di un diritto basilare della nostra popolazione, di un asset decisivo del nostro paese, anche data la sua lunghezza, anche data l'esistenza di due grandi isole: ora, ci racconta il Ministro dello Sviluppo Economico Giancarlo Giorgetti, "se Alitalia (o, meglio, la sua newco sostitutiva di nome Ita, effetto di un'azione fallimentare) è troppo pesante (di debiti) non vola, l'UE (la Commissaria per la Concorrenza Margrethe Vestager) vuole discontinuità assoluta, avremo impatti d'ordine sociale (vale a dire, un'enorme quantità di licenziamenti)".

Che cosa pretende ora, a questo momento, la Commissaria: una "discontinuità economica", altrimenti Ita (il nuovo nome, probabilmente, di Alitalia) dovrebbe restituire allo stato italiano i prestiti per 1,3 miliardi di euro consegnati ad Alitalia, a suo tempo, da parte dello stato italiano perché "aiuti di stato".

20 marzo

I soldi necessari alla sopravvivenza immediata di Alitalia o Ita che sia. La Commissaria Vestager concede al governo italiano solo di versare 55 milioni e 497 mila euro, con i quali pagare gli stipendi di marzo e un po' di quelli di aprile (finora a prima erano arrivati 273 milioni). Giorgetti, a sua volta, precisa che "il governo metterà 3 miliardi di euro onde disporre di una compagnia che garantisca sia l'accessibilità dell'Italia anche al cargo-business" (cioè, anche al traffico merci) "che

l'esercizio della sua vocazione turistica". Perché, allora, effettuare i tagli brutali indicati sopra? Se ciò avvenisse, molte compagnie si premurerebbero di raccogliere nostri piloti, personale di bordo, altre figure professionali, noti a livello mondiale per la loro qualità, inoltre, si premurerebbero di recuperare nostri accordi aeroportuali, nostri slot ("finestre" di tempo entro le quali un aereo ha il permesso di decollo), nostri mercati. Portare Ita a raggiungere quanto meno gli standard più elevati pre-pandemia diverrà così impossibile, dovrà semplicemente chiudere.

Sia come sia, qui i ministri incaricati di proseguire le trattative Giancarlo Giorgetti, Daniele Franco (Ministro dell'Economia e delle Finanze), Enrico Giovannini (Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibile) si sono fermati, in attesa di una presa di posizione della Commissaria ovvero della fine di un lungo stallo o braccio di ferro che dir si voglia.

Nel frattempo, le discussioni in sede di Governo hanno indicato due ipotesi di massima: una è l'affitto del ramo d'azienda "Aviation" alla Ita (già costituita ma inattiva); l'altra è una nuova iniezione di denaro pubblico in Alitalia (così assorbendo in essa Ita). Alle organizzazioni sindacali, inoltre, i tre commissari gestori di Alitalia-Ati hanno sottolineato il pericolo che gli aerei vengano fermati a terra, ovvero, che precipiti il collasso di Alitalia-Ita. Le organizzazioni sindacali hanno a loro volta insistito sulla messa in campo di tre trattative, cioè relative ad Aviation, Manutenzione e Handling (assistenza di terra).

Per intanto, ai lavoratori Alitalia verrà versato solo il 50% dei loro stipendi.

25 marzo

Dalla Commissaria Vestager giunge una lettera "confidenziale", la cui premessa, leggiamo su la Repubblica, è una via di mezzo tra un feroce ultimatum e una dichiarazione di guerra. La lettera, infatti, dichiara di non avere ricevuto dal Governo italiano "informazioni" che le "permettano di stabilire che l'iniezione di denaro pubblico in Ita è in linea con il mercato. L'attuale piano", inoltre, neppure le "permette di concludere che si tratti di un investimento profittevole. Sembra necessario che Ita riduca la scala delle sue operazioni non solo nel 2021 ma anche negli anni a venire". Vestager poi conclude dichiarando le sue "preoccupazioni per la mancanza di sostanziali progressi verso la soluzione del caso Alitalia" e la sua intenzione di "chiudere a breve l'investigazione su Alitalia". (Che vuol dire dover "essere in linea con il mercato", quando il mercato in questione è collassato? Si guarda, per sapere, in una sfera di cristallo?). Ma ecco a cosa Vestager punta: la piena "discontinuità" tra Alitalia (da chiudere) e Ati (da avviare); gli slot che dovranno essere ceduti sul mercato (compresi metà di quelli di Linate, che oggi sono il 70% dell'intera attività aerea di Alitalia); Ita che non potrà disporre direttamente dei servizi di handling e manutenzione ma dovrà consegnare questi servizi a gare di mercato insomma dovrà venderli e poi ricomprarli perdendoci così un sacco di soldi; il marchio di Ati che non dovrà somigliare a quello storico di Alitalia; Ati che non potrà recuperare il programma Millemiglia.

Non solo: gettati quei servizi sul mercato, i loro lavoratori vedranno abbattuti i loro diritti aziendali e le loro condizioni salariali.

Si tratta di un'insopportabile abusiva canagliata, e per una quantità di motivi. Il nostro paese non può subirla

Un'insopportabile canagliata autoritaria e burocratica, per una quantità di motivi:

- nel corso del 2020 la Germania ha dato 9 miliardi di aiuti di stato a Lufthansa, la Francia ad Air France 7 miliardi, e questo, ovviamente, onde evitare una loro crisi irreversibile e, cessata la pandemia e la relativa crisi, poter riavviare da subito i mezzi aerei. L'Italia non può dare 3 miliardi ad Alitalia, o ad Ati che sia? Non solo: con quell'a loro operazione finanziaria i governi di Germania e Francia hanno rispettivamente comperato quote di proprietà di Lufthansa e di Air France, ovvero, hanno operato in pura perdita aiuti di stato a queste compagnie: fatto questo illegale nell'UE, a meno che (allentando il veto agli aiuti di stato, cosa consentita dalla crisi economica in atto) si intraveda una possibilità realistica di un rilancio relativamente a breve. Ma col cavolo che quanto meno Lufthansa sia in una tale situazione: ha appena chiesto al governo altri 5,5 miliardi di euro (non dispongo al momento su Air France di informazioni analoghe).

- Il dimezzamento e ancor più il fallimento di Alitalia-Ati comporterebbe pesanti danni all'immagine del nostro paese così come alle sue attività turistiche e commerciali così come ai versamenti al fisco di queste sue attività: sicché quel dimezzamento e ancor più quel fallimento costerebbero alle finanze italiane più delle passività di Alitalia-Ati. Parimenti l'Italia, terza economia UE, non può privarsi di una sua società di bandiera, quando quasi tutti gli altri paesi UE ben se ne guardano, tra cui addirittura Lussemburgo o Malta.

- L'idea di un'Ati o un'Alitalia dimezzate e ritagliate riescano a reggere, a creare valore, non si trovino invece ad agonizzare e a scomparire, è semplicemente sballata: non è che così conciandole le attività dimezzino i costi complessivi, parte delle attività essendo sostanzialmente fisse, rigide.

31 marzo. Riflessione in attesa di quel che avverrà

Penso, intanto, che il nostro Governo debba portare la questione al Consiglio dei Capi di Stato e di Governo. Inoltre, debba parlarne con Ursula von der Leyen, Presidente di quella Commissione Europea di cui è parte la Commissaria subordinata Vestager. Il comportamento di Vestager è palesemente abusivo e oltraggioso, e le figure apicali UE non possono non occuparsene.

Gestita decentemente, Alitalia-ATI sarà in grado, alla stregua di ogni altra compagnia di bandiera UE, di "dimostrare" che i 3 miliardi (forse meno) di aiuti di stato necessari a rilanciarla, esaurita la pandemia e avviata la ripresa economica, sono, oltre che un servizio di essenziale, anche una buona operazione di mercato. Dunque, per esempio, qualsiasi grande operatore privato potrebbe investirci, alla condizione di essere coperto dalle frenesie della Commissaria Vestager. Soprattutto, potrebbe essere tranquillamente Cassa Depositi e Prestiti a entrare in campo, data la dimensione dei suoi mezzi (CDP è il terzo gruppo finanziario italiano). Perché no? Francia, Germania, ecc. in questa crisi hanno messo in campo cifre immense di aiuti di stato, in più campi economici.

Supponiamo che la Commissaria Vestager produca contrarietà e veti rispetto a questo tipo di ragionamenti, agitando, per esempio, la sua convinzione della necessità di una ristrutturazione globale di Alitalia-ATI altrimenti essa si troverebbe in condizioni sistematiche di passività: il Governo italiano dovrebbe reagire dinnanzi alla Corte di Giustizia UE, e se del caso adire al Tribunale di secondo grado, la cosiddetta Curia. Dubito assai, poi, che Vestager possa tentare di escludere all'Italia l'uso degli aeroporti UE tramite AESA (l'Agenzia UE per la sicurezza aerea): si tratta di un organismo indipendente, non dipende da Vestager, e in ogni caso anche a questo riguardo si può ricorrere ai tribunali UE.

Prima o poi uno dei due tribunali dovrà constatare l'astrattezza tutta ideologica della posizione di Vestager, a meno di un suo cambiamento di posizione razionale e civile. Ma la questione potrebbe chiudersi positivamente senza tribunali a metà 2021 o nel 2022, dato (l'ho già fatto presente) il più che probabile cambiamento della figura del Commissario alla Concorrenza.

Insomma, il nostro paese tenga duro, faccia quel che serve al rilancio di Alitalia-Ati, sfidi, se del caso, Vestager, e alla fine esso prevarrà.

Giova, infine, una nota di ottimismo: le procedure UE operano pressoché sempre concluse, anche quando lo scontro si faccia duro, a mediazioni accettabili tra le parti in causa. Non potrebbe funzionare altrimenti quella strana organizzazione, per certi versi statale e per altri no, che è l'Unione Europea: un Unione, cioè, che si dichiara di essere composta di "stati sovrani".

3 marzo

Stralci su il Manifesto di un'intervista importante, in tema di Alitalia, da parte di Massimo Franchi al Segretario Nazionale di FILT-CGIL (e pilota Alitalia) Fabrizio Cuscito

Franchi. Tempo un mese e si rischia che Alitalia, già in amministrazione straordinaria, metta gli aerei a terra e che la nuova Ita non parta per niente. Aumenta la sensazione che esista un piano B come successo per SwissAir: lasciarla fallire per poi ricrearla con nuovi lavoratori senza problemi di esuberi.

Cuscito. Se ci fosse un piano sarebbe scandaloso, perché non si scherza con la vita di 11 mila lavoratori – che con la liquidazione perderebbero anche la cassa integrazione e verrebbero subito licenziati – e le loro famiglie. Noi non ne sappiamo nulla perché l'altro scandalo è che sulla vicenda

Alitalia non si è mai pensato di convocare una cabina di regia per discutere seriamente con noi sindacati.

Franchi. In realtà dopo i primi due incontri con la Commissaria Europea alla Concorrenza Margrethe Vestager i commenti del Ministro Giorgetti erano stati positivi. Che cosa è cambiato negli ultimi giorni?

Cuscito. La realtà è che il Ministro Giorgetti ma anche i ministri Franco e Giovannini non possono conoscere a fondo i dossier con tutti i risvolti di una vicenda lunga e complicata come la vertenza Alitalia. Serviva e serve ancora di più mettere attorno al tavolo tutti gli autori coinvolti: oltre ai tre ministeri, l'amministrazione straordinaria di Alitalia, la nuova compagnia Ita, l'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile: autorità italiana di regolamentazione dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero infrastrutture e trasporti) e noi sindacati. Solo condividendo i problemi e ascoltando tutte le parti in causa si può trovare una soluzione. Se invece si pensa di voler risolvere tutto da soli si combinano pasticci che poi pagano in primis i lavoratori.

Franchi. A questo punto con la prospettiva della messa in liquidazione con 11 mila licenziamenti lo spezzatino – la divisione di Alitalia in quattro con Ita che riparta solo con il settore volo, ipotesi a cui vi siete giustamente opposti – pare un problema relativo.

Cuscito. No, perché lo spezzatino mette a repentaglio la tenuta dell'azienda e fa saltare l'operazione industriale. Non a caso tutte le grandi compagnie nel mondo – sia in Europa che in America – hanno tutte le parti assieme, magari in una holding (società finanziaria che gestisce un gruppo di imprese), ma tutte assieme.

Franchi. L'alternativa è andare allo scontro con la Commissione Europea e far partire Ita senza sottostare alle richieste della Vestager. E' quello che chiedete al Governo?

Cuscito. Sì, se la Commissione Europea intende porre vincoli inaccettabili al progetto è necessario che l'Italia faccia un ragionamento sulla natura strategica di avere una compagnia aerea come volano dell'intero settore turismo. Anche perché la stessa Vestager ha accettato che il governo tedesco aiutasse Lufthansa per 9 miliardi e il governo francese Air France per 7 miliardi. La verità è che la lobby delle compagnie aeree sulla Commissione è molto forte: l'Italia è il terzo mercato europeo e il decimo mondiale per traffico passeggeri, e con la fine della pandemia è appetito da tutte le più grandi compagnie) e, quindi una nuova Alitalia forte è un intralcio ai giganti dei cieli.

(**Mia parentesi:** giganti che, quasi tutti non europei, non debbono preoccuparsi di finanziamenti che nell'UE significano aiuti di stato, ma possono ottenere di essi liberamente).

Franchi. Nel frattempo, a voi dipendenti è arrivato lo stipendio in ritardo ma pure dimezzato per la riduzione dei ristori Covid europei decisi dalla stessa Vestager.

Cuscito. Sì, lo stipendio è stato ridotto in media del 50%. Ma il mancato anticipo aziendale della cassa integrazione – siamo tutti in cassa integrazione – e del contributo per il fondo aerero ha portato molti lavoratori del personale viaggiante ad avere bonifici anche di soli 50 euro.

Franchi. AirItaly, l'ex Meridiana, annuncia il licenziamento collettivo dei 1.450 suoi addetti. Il tutto mentre la Sardegna è forse una delle poche regioni in Europa ad avere prospettive turistiche reali per questa estate.

Cuscito. Dobbiamo constatare che a un anno di distanza dall'addio dell'Aga Khan le promesse di operazioni industriali di rilancio di AirItaly fatte dalla Regione Sardegna non hanno avuto seguito. Noi ci opporremo in ogni modo alla procedura di licenziamento collettivo tramite legge 223 perché AirItaly può accedere – come tutte le aziende – a 40 ulteriori settimane di cassa integrazione. Un tempo che ci permetterebbe di trovare una soluzione per un'azienda che può sfruttare la ripartenza del turismo in Sardegna.

Il carattere insensato e anche truffaldino del veto nell'UE agli “aiuti di stato”

Se si tratta di realtà di significato statale, nazionale, perché mai lo stato non dovrebbe metterci, se necessario, dei soldi?

Abbiamo considerato l'aviazione commerciale. Faccio ora, rapidamente, la storia della cantieristica navale civile (non militare). A fine 2000, cioè in sintonia organica alla creazione dell'euro (nel 1999 l'euro era stato avviato sul terreno degli scambi interstatali, poi dal 2002 andrà a pieno regime)

nonché in piena ordalia liberista, l'intervento del veto agli aiuti di stato portò ad ampissime chiusure dei cantieri navali UE. L'Italia, paese nel quale la grande industria era in larghissima prevalenza pubblica, oltre alla devastazione della sua cantieristica navale subì anche quella dell'industria meccanica e di quella siderurgica, parimenti subì gravi perdite commerciali e un soprassalto di disoccupazione e di debito pubblico. La Liguria, per esempio, vide chiudere quasi tutta la sua industria complessiva.

Mentre il dogma liberista-monetarista-luterano allora di gran voga compiva i suoi crimini idioti, la Corea del Sud, che portava aiuti di stato giganteschi (fino al 60% dei costi di produzione) alla sua cantieristica, si impadroniva del mercato mondiale, diveniva cioè la capitale mondiale della cantieristica navale. Per sua fortuna, questo paese è lontanissimo dall'UE.

Giova aggiungere come molti paesi UE, tra cui in prima fila la Germania, facciano ricorso sistematico agli aiuti di stato, accampando motivazioni sul significato essenziale, fondamentale, per lo stato di questa o quella loro realtà economica. Fa bene. Inoltre, la Germania fa largo uso, grazie alle sue superiori attività di bilancio, di operazioni economico-sociali ad hoc suscettibili di aggirare di fatto i veti a suo possibile carico in sede di aiuti di stato, per esempio, la sua impresa pubblica Volkswagen, settore automotive, è largamente finanziata da denaro pubblico "mascherato", in questo modo: parte del salario dei lavoratori di quest'impresa (così come di molte altre) è loro versato direttamente dallo stato. Tutto legale: l'UE non è competente in tema di salari, lo impedì a suo tempo un Regno Unito appena entrato (1° gennaio 1973) guidato dall'ultraliberista Margaret Thatcher.

Ora, in analogia alla larga distruzione della cantieristica navale UE, è in ginocchio larga parte dell'aviazione commerciale europea. La situazione italiana è la peggiore, tra le compagnie di bandiera, più che per i suoi limiti per via delle impuntature della Commissaria Vestager.

4 marzo

Si sta delineando nei luoghi apicali UE un'idea di medio termine di uscita dalla crisi e di ripresa economica. Contemporaneamente dovrà giungere ai vari paesi UE la totalità dei denari del Recovery Fund

Non pochi mezzi di comunicazione stanno richiamando il tentativo del Vicecommissario Europeo all'Economia Paolo Gentiloni, in sintonia con il Premier Draghi (e, parrebbe, con figure come Ursula von der Leyen, Angela Merkel, Emmanuel Macron, il capo del governo spagnolo Pedro Sánchez, ecc.), di definire andamenti e tempi delle politiche economiche espansive UE avviate nel maggio del 2020, e la loro idea base è che queste politiche debbano proseguire fino a quando l'economia europea sarà in grado di muoversi senza appoggi finanziari esterni del tipo Recovery Fund. Inoltre, se il Recovery Fund risulterà sufficiente, bene, altrimenti occorrerà incrementarlo, portarlo cioè oltre i 790 miliardi originari. Ancora, cosa anch'essa di grandissima portata, occorrerà trasferire quote di debito pubblico accumulate nei vari paesi UE al livello UE superiore, ovvero, trasferirle direttamente alla Commissione Europea.

A breve sarà pure incrementato il fondo SURE, portandolo non più solo al finanziamento delle casse integrazione dei vari paesi UE ma anche a quello dei sistemi di welfare.

Niente stretta prematura, quindi, ecc. (come invece accadde nel corso della crisi del 2008 e degli anni successivi, con effetti catastrofici per l'Italia e la Grecia, inoltre, rallentando all'estremo la ripresa degli altri paesi UE): tanto più che, a pandemia esaurita, l'intera economia UE si troverà caricata di un gigantesco indebitamento, e lasciarla alla spontaneità del processo economico (senza possibilità, per esempio, di "stimoli statali") significherebbe la stroncatura di un'incipiente ripresa.

Da questo punto di vista, noto, il comportamento verso l'Italia da parte della Commissaria Vestager è semplicemente contro corrente.

Analogo ragionamento a quello di Gentiloni, Draghi, von der Leyen, Merkel, Macron, era in precedenza pervenuto dal lato della Presidente della Banca Centrale Europea Lagarde: il suo quantitative easing, l'acquisto cioè di titoli UE, sovrani e non, ella aveva dichiarato, proseguirà nella misura necessaria al contrasto alla crisi e all'attivazione della ripresa ecc.

Un buon indice della serietà di questi tentativi consiste, a negativo, nel silenzio del Commissario UE agli Affari Economici e Monetari Valdis Dombrovskis, lettone, ultraliberista, ma anche ultra-opportunista. Se riaprisse bocca vorrebbe dire che l'elemento liberista al momento minoritario nell'UE (i paesi "frugali", la Corte Costituzionale Federale tedesca, ecc.) sta avviando una controffensiva.

Al tempo stesso (elemento concretamente negativo), pare ormai evidente nell'UE un crescente indebolimento in sede di leadership: dati il flop nella gestione degli acquisti di vaccini da parte di Ursula von der Leyen, l'imminente uscita di scena dalla politica da parte di Angela Merkel, il pericolo che il Presidente francese Emmanuel Macron non venga rieleto, e magari venga sostituito da un blocco di destra a guida Marine Le Pen, dato l'incoraggiamento e il rafforzamento che ne verrebbero alle varie forze "sovraniste" e .fascisteggianti esistenti nell'UE.

Le forze UE più responsabili ormai dovrebbero aprire, pena il rischio di una loro sconfitta, una discussione orientata alla trasformazione dell'UE (tutta o meno che sia) in una realtà statale confederativa (vedi il "modello" canadese ecc.). E sarebbe bene, all'uopo, che qualcosa già si orientasse in tal senso sul versante meridionale dell'UE, dati i rapporti ottimi tra Francia, Italia, Spagna, Portogallo, Grecia, anche eventuali altri paesi, e fruendo delle probabili simpatie della stessa Germania, nella quale infatti non è da escludere uno spostamento verso a sinistra, sul piano sociale e in tema di lotta al riscaldamento climatico.