

Наслов одмах асоцира на професорска таутолошка наклапања. Зато сам одлучио да осветлимо занимљив случај Алиталије. Велика трансакција, контролни пакет у власништву државе од 49.9%, велики синдикати, дугогодишња традиција синдикалне борбе, једна од 8 најразвијенијих земаља Света, европске вредности - једном речју све што пожелите. И видећете да све изгледа као у Србији.

Алиталију је на крају преузео конзорцијум италијанских компанија. Али, прво да се подсетимо како је до тога уопште дошло.

Далеко највећи италијански превозник је почео да прави губитке још 1999. године и то траје до данас. У то време склопљен је уговор о заједничком пословном наступу са холандским КЛМ-ом. Идеја је била да се заједничким наступом на тржишту безболно припреми спајање ових двеју компанија. Када је у мају 2000. године изгледало да је све завршено, Алиталија је одбила спајање. И наставила да повећава губитке.

КЛМ је, узгред речено, одмах поступио рационално и већ 2003. године завршио спајање са Ер Франсом (ова компанија је 2007. постала светски лидер по укупном пословном приходу).

У међувремену је Алиталија живела на рачун пореских обвезника трошећи укупно преко 4 милијарде евра разних државних донација. Уследила је понуда Ер Франс-КЛМ за преузимање Алиталије и у марту 2008. године када је изгледало да је договор постигнут. Купци су били спремни да преузму нарасле обавезе Алиталије према комерцијалним повериоцима које су достигле ниво од преко милијарду евра (без оне 4 милијарде евра дуга према држави), плате цену од 138 милиона евра и смање број запослених за свега око 8% (од око 19.000 запослених, посао би изгубило само око 1.600) уз друге мере реструктурирања (у преводу, морало би много више да се ради, сви трошкови одржавања били би смањени и доведени на ниво уобичајених трошкова, поједине категорије запослених би имале мање плате, искоришћеност капацитета била би оптимизирана, престало би да се слеће на нерентабилне аеродроме и сл.) с тим што би авиони и даље летели под ознаком Алиталије. Синдикати, укупно их у Алиталији има девет, одбили су ову понуду, упркос чињеници да је Алиталија у том тренутку поред огромног дуга од 1,2 милијарде евра достигла и прављење текућих дуговања од невероватних 2 милиона евра дневно!

Ово одбијање од стране политичара у предизборној кампањи дочекано је са одобравањем и тврдњом да се неће дозволити да странци купују „понос Италије“. „Понос“ је, међутим, незадрживо клизио ка банкротству. Берлускони, који је у међувремену постао премијер, помогао је организовање конзорцијума италијанских фирми које су за преузимање Алиталије понудили следеће: око милијарду евра у нову компанију у коју би ушли само профитабилни делови Алиталије, док би губиташи и дугови остали у садашњој компанији и отпуштање између три до седам хиљада запослених и одмах тражење стратешког партнера (Луфтханза, Ер Франс-КЛМ или Аерофлот). Синдикати су одбили ову понуду.

Отворен је стечај. Претило је да Алиталија изгуби лиценцу за летење и када су резерве керозина спале на 24 часа, синдикати су, пре неки дан, прихватили понуду. Берлускони је прогласио невиђени успех, а изнад свега независни медији су подвукли да је најзад све у реду.

Ајде да видимо шта је то у реду? Наравно да ништа није у реду.

Да оставимо потпуно безумно одбијање прве понуде КЛМ-а и да се сконцентришемо само на поређење две понуде у овој години. У свему је понуда Ер Франса-КЛМ

неупоредиво боља.

Прво, како ће повериоци, када се реализује постигнути договор са конзорцијумом италијанских компанија, наплатити из делова Алиталије који производе губитке за износ који сада достиже 1,3 милијарде евра. Никако. Односно само у мањем делу. Остатак ће ићи на рачун тих фирми, односно, пошто је највећи део капитала Алиталије пребачен у нову фирму, разлику ће морати да плати држава. Односно грађани Италије. Да је прихваћена прва понуда грађани не би плаћали ништа.

Друго, садашњи купац уопште не плаћа цену. Он само каже да ће инвестирати у нову компанију. ЕР Франс-КЛМ су давали 138 милиона евра на име цене за државни пакет. Наравно да се инвестирање са њихове стране, не у обиму од „око милијарду евра“, него у обиму који је потребан да се издржи тржишна утакмица подразумева. Тако је буџет Италије додатно оштећен за 138 милиона евра.

Треће, отпуштање запослених у прихваћеном споразуму је реално три пута веће него у понуди коју су синдикати само пре 6 месеци одбили.

Четврто, о поносу више нема ни речи, пошто ће већ по унапред најављеном сценарију нова компанија одмах потражити страног стратешког партнера. Само што ће добијена цена ићи у приватне џепове.

Укратко, патриотизам који значи лично богаћење. Звучи познато, зар не?

Да су услови понуђени конзорцијуму италијанских фирми, били понуђени ЕР Франс-КЛМ-у било би много мање отпуштених радника и то вероватно само на основу добровољног раскида уговора и буџет Италије би приходавао најмање 700 милиона евра. И то се назива Берлусконијевим успехом. Мала дигресија: толико о величању објективности приватизованих медија насупрот страшних и недопустивих диктата у медијима које контролише држава.

Оно што синдикални лидери код нас могу да науче из ове животне приче је да морају да у оваквим преговорима добро сагледају тржишне могућности компаније у којој раде и да своју преговарачку позицију приближавају тржишно-могућем, а не да популистички подјарују своје чланство да ће штитити списак њихових жеља. Оно што политичари могу да науче је да се корупција, лаж и криминал исплате, само је потребно да крадете невероватно много и да сте пре тога приватизовали медије који вам омогућавају да слаповима полулизма перете образе. Цену ће готово безболно платити грађани уверени да се приближавају светлој европској будућности у којој је све другачије и боље него код нас.

У Београду, 02.10.2008.године