

I nodi della vicenda Alitalia*

di Emilio Barucci e Michele Grillo

* Articolo pubblicato anche su Europa del 25 luglio 2008

La prospettiva non appare rosea. Ma è inutile sostenere che la minestra di AirFrance era più saporita; guardiamo a quanto ci viene servito adesso. Nelle pieghe, scopriamo che l'operazione è in deroga, per non dire in barba, alla attuale regolamentazione, legislazione e addirittura al codice civile. Non sarebbe una novità: Tremonti ha sempre detto, con qualche ragione, che un caso disperato come Alitalia non può essere risolto con gli strumenti a disposizione; il governo, peraltro, si è già collocato fuori dalla normativa europea sugli aiuti di Stato e dalla regolamentazione Consob per le società quotate. L'approccio di policy seguito è già noto da altre vicende: trattare con soggetti privati e diventarne centro di mediazione con interventi ad hoc (si veda il caso mutui, Robin tax ecc); più che "mercato se possibile e Stato se necessario", semplicemente un market bricolage.

Tre profili dell'operazione lo confermano. In primo luogo l'azionariato: i pochi soggetti industriali coinvolti sono in odore di ricevere adeguata ricompensa dallo Stato in altra forma (tariffe, costruzioni, ecc). Ma vi sono due altri aspetti, solo in apparenza meno gravi: la tutela della concorrenza e degli azionisti/creditori dell'attuale compagnia.

Partiamo dall'ultimo. La querelle sulla revisione della Legge Marzano per le crisi di impresa sarà presto risolta; ma, sia che si vada incontro ad una revisione di sistema (introducendo maggiore flessibilità) sia che si batta la strada di una deroga ad hoc, l'obiettivo è uno solo: mettere al riparo la nuova Alitalia dai vecchi debiti/creditori e costituire una bad company. Gli azionisti della attuale Alitalia e i possessori di obbligazioni si ritroveranno con il cerino in mano: il codice civile oggi non lo permette, tanto è vero che nel caso Parmalat si provò a fare una bad company ma non ci si riuscì. Qualunque sia la strada, sarà dunque irta di difficoltà.

Si afferma, poi, che l'interesse nazionale meriti uno strappo alla concorrenza. Una compagnia aerea a capitale nazionale sarebbe un asset imprescindibile per un Paese a vocazione turistica come l'Italia: perché l'attività turistica è soggetta a una serrata competizione a livello mondiale che molto si gioca sulla capacità di collegamenti rapidi e ben mirati. In questo quadro - come racconterebbe la vicenda delle compagnie nazionali che, come Air France e Lufthansa, hanno mantenuto un forte presidio dei mercati interni - una presenza consistente sul mercato nazionale, quale sola può risultare da una fusione tra Alitalia e Air One, sarebbe condizione necessaria per avere successo rispetto al primo obiettivo.

Almeno nel caso delle rotte europee, le rotte internazionali rilevanti per la vocazione turistica del Paese sono mercati aperti nei quali la pressione competitiva lascia poco spazio a margini di guadagno. Da un lato, quindi, è vero che fare leva sul mercato nazionale può aiutare la capacità concorrenziale. E' però altrettanto vero che le vicende degli ultimi anni raccontano l'insuccesso di Alitalia proprio su questo fronte. Mentre altri vettori nazionali hanno saputo difendere il mercato interno vincendo la concorrenza, la perdita di quote nazionali da parte di Alitalia appare più un esito che una causa della cattiva gestione: dai pur limitati stimoli concorrenziali, l'impresa non ha mai tratto incentivo per una riorganizzazione efficiente.

Se questa è la lezione del passato, non basta allora accrescere la presenza di Alitalia sul mercato interno. Occorre che il nuovo assetto dell'industria si accompagni a un segnale credibile che il presidio interno non sarà utilizzato (e dissipato) per evitare una rottura radicale con la gestione del passato. Tale segnale dipende dal mantenimento di un contesto oggettivo di mercato che chiarisca che elevate quote non significano mercato precluso alla concorrenza. E' questo l'oggetto della valutazione antitrust che, alla luce degli orientamenti comunitari, dovrà assicurare che la concentrazione non "ostacoli in modo significativo una concorrenza effettiva". Con una fusione tra Alitalia ed Air One, il rischio di una foreclosures del mercato esiste solo nel caso, peraltro non irrilevante, delle rotte da e per Milano Linate, giacché le altre rotte nazionali sono mercati aperti. La valutazione antitrust di un merger Alitalia/Air One non potrà pertanto ignorare il problema degli slot su Linate. Ma l'intervento antitrust sarà benefico e non nefasto se, non garantendo alla nuova compagnia rendite monopolistiche, saprà fornire incentivi per una cesura radicale con i vecchi criteri di gestione.

Conviene aggiungere che non solo non è desiderabile, ma non è neppure possibile evitare tale passaggio sfruttando i poteri (finora mai utilizzati) che la legge antitrust italiana dà al Governo in materia di concentrazioni. E ciò per due ragioni: in primo luogo, perché l'articolo 25 della legge 287/90 prevede solo che il Governo può determinare "in linea generale e preventiva, i criteri" in base ai quali l'Autorità possa eccezionalmente autorizzare una concentrazione "per rilevanti interessi generali nell'ambito dell'integrazione europea". Un provvedimento di tal genere non si può improvvisare. In secondo luogo perché l'articolo, vincolando anche il Governo, richiede che la concentrazione "non comporti restrizioni alla concorrenza non strettamente giustificate dagli interessi generali", condizione che non può essere estesa facilmente al caso Alitalia.

Quindi il progetto nuova Alitalia, oltre ad essere criticabile per le deroghe alla regolamentazione che prevede, rischia di non stare in piedi sul piano industriale: 700 milioni di euro di capitale sono pochi, nell'azionariato non c'è nessuno che sappia il mestiere e soprattutto non si capisce da dove verrebbe la discontinuità forte sulla gestione industriale di cui si sente il bisogno. Mantenere il punto a tutela della concorrenza potrebbe aiutare.