

Spazio al mercato

di Massimo Lo Cicero

Tra febbraio e maggio del 2004 si consuma una crisi manageriale alla guida dell'Alitalia. Il 6 maggio diventa presidente Cimoli, per governare l'elaborazione e la realizzazione di un piano industriale di rilancio e risanamento. A novembre del 2004 il governo autorizza il ministero del Tesoro a scendere sotto 50% nel capitale della società. Si apre, finalmente, la prospettiva di una privatizzazione. Due anni dopo, a ottobre del 2006, Prodi dichiara che la compagnia attraversa «il momento più difficile della sua storia». Ma oggi è passato oltre un anno e siamo sempre nella medesima situazione di stallo.

A dicembre del 2006 il governo decide la cessione di una quota di controllo, Nel febbraio assume la presidenza, designato del Tesoro, l'avvocato Libonati. Si forma un gruppo di cinque cordate che aspirano a rilevare il controllo della società. A luglio Maurizio Prato sostituisce Libonati alla presidenza. Goccia dopo goccia vengono meno quattro offerte, anche una sopraggiunta successivamente alle altre. E si arriva a dicembre del 2007, quando l'organo amministrativo di Alitalia sceglie come interlocutore esclusivo Air France mentre un'altra cordata, che include un gruppo privato italiano e Banca Intesa, apre un contenzioso, al Tar e poi al Consiglio di Stato, sulle modalità della procedura.

Sono passati quasi tre anni ma non sappiamo ancora chi e come potrà rilevare e rilanciare, sul piano industriale e finanziario, la compagnia. Durante questo periodo il destino della società è stato legato a quello dell'aeroporto di Malpensa. Creando l'ipotesi di una sorta di distretto logistico lombardo, che raccoglie numerosi ed influenti «stakeholder», essendo la Lombardia la più popolosa e la più ricca delle regioni italiane. Se una impresa italiana assorbisse l'Alitalia e rilanciasse la sua gestione, potenziando Malpensa e ottenendo congrue rendite sulle rotte tra Roma e Milano, gestite in regime di assoluto controllo, diventerebbe il «price maker» per eccellenza di quella tratta. E ricorrerebbero condizioni meritevoli dell'attenzione dell'Antitrust. Perché il successo di questa filiera lombarda, nella quale avrebbero largo peso una banca e una grande compagnia aeroportuale, integrate con una compagnia aerea, sarebbe garantito, sul piano economico, da una chiara posizione dominante e da una scarsa pressione competitiva. Un piccolo monopolio italiano, nel cuore della più ricca regione europea. In on caso di federalismo fiscale esasperato, controllo di questa filiera potrebbe includere anche la Regione Lombardia ed escludere, finalmente e dopo molti anni, lo Stato dal capitale di Alitalia.

Si tratta di una affermazione paradossale perché saremmo di fronte a una manifestazione eclatante di quello che Montezemolo chiama il socialismo municipale della presenza strisciante degli enti locali nelle società italiane. Se si abbandona il paradosso, e si riflette sul tempo trascorso invano, mentre la società finanziata da un azionista pubblico continua a perdere, si capisce che questa convivenza tra mercato e pubblica amministrazione nella gestione delle grandi imprese debba essere troncata alla radice,. Il problema, tuttavia, nasce dal fatto che una soluzione di mercato, ancorchè ipotizzata come possibile, non è stata neanche sperimentata. Si potrebbe anche dire che, grazie al passare del tempo, la scena mondiale stia abbandonando la moda delle privatizzazioni e la comparsa dei Fondi sovrani riproponga le strategie industriali governate dallo Stato come una opzione migliore di quella del mercato. Il problema è che i Fondi

sovrani sono finanziati dai governi russi e cinesi, ma agiscono come se fossero investitori privati, lavorando con grandi mezzi finanziari in una logica di creazione di ricchezza e di potere.

Il punto è banalmente questo. Se lo Stato imprenditore agisce con efficienza e crea ricchezza nessuno lo contesta né lo denigra. Se il tempo passa scandito dalle perdite dei soldi pubblici, a qualunque prezzo e rapidamente si deve passare la mano a un attore privato: per riportare la gestione sotto il controllo della competizione e nel mercato, dei capitali per selezionare la proprietà e dei servizi per tarare l'efficienza dell'impresa. Allungare l'agonia non serve a trovare una soluzione.