

## Quanto costa chiudere Alitalia

di Carlo Scarpa

L'azionista di controllo di Alitalia è il Tesoro e la società è in amministrazione straordinaria. Eppure al cittadino contribuente non è concesso di sapere quale sarà l'impatto sui conti pubblici dell'intervento previsto. L'unica cifra certa sono i debiti finanziari per circa 1,2 miliardi. A cui si aggiungono i 300 milioni del prestito ponte capitalizzato, debiti con i fornitori stimabili in 1,5 miliardi, 1, 4 miliardi per ammortizzatori sociali e tutela degli azionisti. L'attivo si aggira sugli 800 milioni. In totale lo Stato pagherebbe direttamente circa 2,9 miliardi.

Non sappiamo neppure se il piano Fenice andrà in porto. Se anche avverrà, ancora non si sa che **costi** potrebbe avere. In un paese "normale" le cifre di Alitalia sarebbero pubbliche. L'impresa è stata posta in amministrazione straordinaria, ovvero in situazione di liquidazione, l'azionista di controllo è il Tesoro, è stato dichiarato che di una serie di costi si farà carico lo Stato... Eppure al cittadino **contribuente** non è concesso di sapere quale sia la situazione di questa impresa, quale l'impatto sui conti pubblici dell'intervento previsto. Quando questo fosse noto, si potrebbe discutere se tali cifre siano o meno giustificate dall'obiettivo che si consegue. E invece vige il riserbo, comprensibile sui piani di un'impresa privata che inizia le sue operazioni (la Cai), ma non sulla parte che riguarda un'impresa pubblica che sta uscendo dalla scena.

Siamo dunque a congetturare quanto costerà questo intervento. Mettiamo in fila alcune cifre.

### I DEBITI DI ALITALIA

I **debiti finanziari** sono di circa 1,2 miliardi di euro, forse l'unica cifra certa della storia. A questi sono poi probabilmente da aggiungere i 300 milioni di "**prestito ponte**" (poi capitalizzato). Con ogni probabilità dovranno essere restituiti allo Stato, il che aggrava il passivo di Alitalia (non cambierebbe molto il costo totale per lo Stato, ma questa è un'altra storia). Se prudenzialmente, come è corretto fare, aggiungiamo questo importo agli altri debiti, siamo a 1,5 miliardi. Mancano però i debiti verso i fornitori, per i quali possiamo fare il seguente ragionamento. Un'impresa delle dimensioni di Alitalia paga normalmente i **fornitori** "a 60 giorni", ovvero con due mesi abbondanti di ritardo, se non a 90 giorni (tre mesi). Quindi è del tutto normale che in ogni istante questa impresa debba ancora pagare le fatture degli ultimi tre mesi. Poiché si tratta di un quarto dell'anno, se i costi si formano in modo più o meno regolare, questo significa avere debiti pari a circa il 25 per cento dei costi totali.

Alitalia ha costi di circa 5 miliardi all'anno. Di questi, circa 1 miliardo è dato da stipendi e salari, il cui pagamento non risulta sia stato sospeso. Ne restano 4: sarebbe pertanto del tutto fisiologico riscontrare debiti per un quarto di tale importo, quindi, 1 miliardo di euro. Se poi teniamo conto che Alitalia sa da molto tempo di essere in situazione pre-fallimentare, è del tutto ragionevole che abbia allungato ulteriormente i tempi di pagamento. Di quanto? Non lo sappiamo, ma se fossero arrivati, ad esempio, a sei mesi invece che a tre mesi avremmo debiti per 2 miliardi. Ipotizziamo allora debiti verso i fornitori tra 1 e 2 miliardi (1,5?).

Nei giorni scorsi il quotidiano *Europa* ha scritto che il decreto di nomina a commissario di Augusto Fantozzi riferiva di debiti per un importo complessivo pari a 2,8 miliardi. Non sappiamo se sia vero perché la cosa non è stata confermata, ma neppure smentita. Ma se consideriamo 1,5 miliardi di natura finanziaria, un totale di 2,8 miliardi richiederebbe altri debiti (verso fornitori) per circa 1,3 miliardi, del tutto plausibile e in linea con il ragionamento precedente.

## I PICCOLI AZIONISTI

Il governo ha deciso di tutelare anche i piccoli azionisti. Quanto costa? Anche qui abbiamo diversi problemi.

Il primo è capire **chi siano** i “piccoli”, cosa che dovrà essere definita da un successivo provvedimento. Ma Tesoro a parte, nessuno ha più del 2 per cento delle azioni di Alitalia: basta questo a qualificare un azionista come “piccolo”? Se così fosse, il rimborso spetterebbe a circa il 50 per cento del capitale di Alitalia.

Il secondo è il **prezzo** a cui effettuare la compensazione. L'ultimo prezzo prima della sospensione del titolo era 0,44 euro. Poiché Alitalia ha circa 1,3 miliardi di azioni, questo conduce a un valore di circa 600 milioni, metà dei quali nelle mani di azionisti “non grandi”. Per altro, nelle ultime settimane il titolo oscillava in modo spaventoso, e non è comunque detto che la compensazione degli azionisti sia totale. In questa incertezza pensare a un costo di circa 150 milioni pare prudente.

## L'ATTIVO DI ALITALIA

Qui ci troviamo su un terreno ancora più scivoloso. Quanto incasserà il commissario vendendo quel che di buono è rimasto? Lo vedremo solo alla fine. Le stime che girano (la fonte è il *Sole24Ore*, quotidiano notoriamente vicino alla “cordata”) non vanno oltre i **7-800 milioni** di euro.

La cifra dipenderà per altro anche da due elementi estremamente delicati.

Il primo è se il commissario (che in procedure del genere dovrebbe tutelare “anche” i creditori) vorrà sollecitare offerte da **più parti** o si limiterà a vendere il tutto a Cai. Con ogni probabilità seguire la seconda strada andrebbe a detrimento dei creditori, ma pare sarà quello che avverrà – quindi pensare a importi superiori a quelli indicati dal *Sole24Ore* parrebbe avventuroso.

Il secondo è la valutazione che sarà data dall'**advisor “indipendente”** nominato dal governo, la Banca Leonardo. Anche qui, pensare a valutazioni molto generose pare azzardato, quanto meno perché l'advisor nominato a valutare gli asset da vendere (presumibilmente) alla Cai appartiene ad alcuni azionisti presenti anche nella Cai stessa (Benetton, Tronchetti Provera, e così via).

La questione è talmente ridicola da commentarsi da sola. Spetta ad altri valutare se siamo entro i limiti delle norme (personalmente lo dubito) ma se fossi un creditore di Alitalia e alla fine non riuscissi a recuperare tutto il dovuto, credo preparerei una causa. Ma anche come contribuente, poiché mi troverò a pagare più tasse per compensare un introito minore di quanto sarebbe stato possibile, non sono certo tranquillo.

Prendiamo allora per buona la stima del *Sole24Ore*....

## IL COSTO DEGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI

Anche qui le variabili difficilmente misurabili sono tante. Quanti esuberanti? Chi sono? Il costo dipende anche dallo stipendio di chi resta senza lavoro: sono lavoratori a tempo pieno o precari? E per i **precari**, alcune migliaia, davvero non si prevede alcuna copertura? Per quanto tempo resteranno disoccupati? Se trovassero un altro lavoro, questo costo verrebbe meno. La stima che possiamo proporre è la seguente. Il costo medio del lavoro di Alitalia può stimarsi (prudenzialmente, sulla base del bilancio 2005) in circa 55mila euro/anno. **(1)** Poiché gli ammortizzatori coprono circa l'80 per cento dello stipendio (per fortuna dei lavoratori del trasporto aereo il loro accordo sindacale del 2004 non pone neppure un tetto a quanto possono ricevere) avremo da pagare 44mila euro per ogni lavoratore per ogni anno, fino a un massimo di 7 anni.

Se restassero “fuori” circa **5mila lavoratori a tempo pieno**, ad esempio, avremo 220 milioni

all'anno. Per quanti anni, non lo sappiamo, ma non è azzardato temere un costo complessivo tra un miliardo e un miliardo e mezzo. Per i precari per ora non è previsto nulla. Vedremo.

#### TIRIAMO LE SOMME. E VEDIAMO CHI PAGA

Altro ancora si potrebbe considerare: ad esempio, contributi e imposte che vengono meno, ma il problema nella valutazione di queste voci è strettamente “rispetto a quale scenario” e preferiamo non avventurarci su questa strada ancora più impervia.

Riassumendo, allora, prendiamo nella assoluta incertezza valori intermedi tra quelli che avevamo indicato:

(in milioni di Euro)	Da pagare	Ricavi attesi
<b>Bilancio Alitalia</b>		
Debiti finanziari	1.200	
Prestito ponte	300	
Debiti a fornitori	1.500 (?)	
Valore dell'attivo		800 (?)
<b>Altri costi</b>		
Tutela azionisti	150 (?)	
Costo ammortizzatori sociali	1.250 (?)	
Totale	4.400 (?)	800 (?)

La differenza tra costi e quanto si può ricavare dalla vendita dell'attivo di Alitalia si aggira sui 3,6 miliardi di euro. Ma è un dato molto grezzo. Diciamo che il costo degli ammortizzatori sociali e quello per la tutela degli azionisti (stimabili in 1,4 miliardi) è senz'altro a carico della collettività. Per le altre voci, occorre capire chi paga per i debiti ai **fornitori**, e qui le strade sono due.

**Ipotesi 1:** lo Stato garantisce tutti.

In questo caso, oltre agli ammortizzatori lo Stato si fa garante della intera differenza tra l'attivo e il passivo: un totale di 3,6 miliardi, quindi.

**Ipotesi 2:** i fornitori non fruiscono di alcuna garanzia aggiuntiva.

Effettivamente, mentre i creditori “finanziari” di Alitalia sono garantiti ai sensi del decreto che emenda la legge Marzano, nessuno ha mai detto che lo stesso vale per chi ha continuato a “dare credito” ad Alitalia continuando a rifornirla (di carburante, servizi di manutenzione, ecc.). In una intervista a *La Repubblica*, il commissario Fantozzi ha in realtà indicato che i fornitori saranno pagati, per quanto possibile, liquidando l'attivo. Non è chiaro che senso avrebbe la disparità di trattamento, ma in questa ipotesi parrebbe che i debiti finanziari sarebbero pagati sull'apposito fondo pubblico a tutela delle frodi finanziarie, mentre i fornitori sarebbero soddisfatti solo pro-quota vendendo l'attivo. Se così fosse – e se questo fosse possibile stante le attuali norme sul fallimento – i fornitori verrebbero soddisfatti solo per circa il 50 per cento, e quindi sopporterebbero circa 700 milioni del costo sopra identificato.

In questa ipotesi, lo Stato pagherebbe direttamente in totale circa **2,9 miliardi**. Si noti per altro che all'interno dei creditori di Alitalia potrebbero nascondersi altri pezzi del sistema pubblico se, come è legittimo pensare, Alitalia avesse ancora in sospeso pagamenti di imposte, contributi Inps e così via. Sarebbe bello se dicessero ai contribuenti come stanno veramente le cose, vero? Una cosa assai probabile è che, se il piano Fenice oggi **fallisse**, il numero degli esuberanti sarebbe superiore. Problema oggettivo dei lavoratori a parte, aumenterebbe il costo degli ammortizzatori sociali. E dubito che il valore degli asset di Alitalia, se anche aumentasse con altre offerte, cosa da

dimostrare, sarebbe talmente superiore da compensare questo effetto. Difficile dire cosa sarebbe meglio

**(1)** Purtroppo il modo in cui sono costruiti i bilanci negli ultimi anni non aiuta, ma il dato dei dipendenti a tempo indeterminato è probabilmente maggiore.