

Sul piano Alitalia vola il dubbio

di Stefano Passigli

Annunciando trionfalmente di aver “mantenuto l’impegno” di evitare il fallimento o la colonizzazione di Alitalia, Silvio Berlusconi ha anche affermato che la soluzione trovata “non peserà sulle tasche dei cittadini”. Se a questo aggiungiamo le ulteriori promesse del Governo ad azionisti e obbligazionisti che “i piccoli risparmiatori non soffriranno”, e ai lavoratori in esubero che “nessuno verrà lasciato a terra”, è lecito nutrire molti dubbi sulla attendibilità del piano che appare criticabile o non realistico su almeno sei punti.

- 1) In primo luogo è evidente che i previsti 4-5000 maggiori esuberanti rispetto alla proposta di Air France, cui si assicura la concessione di ammortizzatori sociali fino a 7 anni, si tradurranno in un ingente costo a carico dello Stato o di società pubbliche. A ciò si deve aggiungere oltre all’incerto destino del prestito ponte di 300 milioni, il costo dell’indennizzo promesso ai piccoli risparmiatori, e la più che probabile necessità di dotare di liquidità la “bad company” per far fronte ai contenziosi che verranno promossi dai molti creditori insoddisfatti: il precedente della liquidazione dell’Efim non autorizza ottimismo, e il costo finale della bad company potrebbe essere molto alto, creando inoltre un rilevantissimo problema con Bruxelles impegnata a contrastare qualsiasi forma di surrettizio aiuto di stato.
- 2) Il pesante costo che lo Stato sta complessivamente assumendosi avrebbe potuto giustificarsi a fronte dell’effettivo rilancio di una grande compagnia di bandiera, strumento di sviluppo del paese e di una rinnovata politica del turismo. Ma la nuova “Alitalietta” non avrà queste caratteristiche: meno aerei (circa 40 in meno della proposta Air France), meno rotte specie internazionali, nessun hub (con rinuncia a Fiumicino come hub del Mediterraneo), e quindi focus sul medio e corto raggio con drastico ridimensionamento delle rotte intercontinentali indispensabili al rapporto con le comunità italiane frutto della nostra emigrazione. Una compagnia, insomma, ripiegata sul mercato interno ove – eliminati per decreto i vincoli antitrust – cercare di vivere di tariffe elevate al riparo della concorrenza. Una soluzione di sapore autarchico, in contraddizione con gli stessi obiettivi più volte dichiarati dall’attuale maggioranza.
- 3) Per raggiungere l’attuale modesta e - come vedremo - precaria soluzione il Governo è stato inoltre costretto a pesanti innovazioni normative che violano consolidati principi giuridici e che ci esporranno ad un difficile contenzioso con l’Unione Europea. Introducendo limiti all’istituto della revocatoria; sancendo di fatto una disparità tra creditori (le grandi compagnie petrolifere otterranno sicuramente l’integrale pagamento delle proprie spettanze, pena il mancato rifornimento della nuova compagnia); teorizzando un diverso trattamento degli azionisti ed obbligazionisti arbitrariamente distinti tra “grandi” e “piccoli” risparmiatori (in quale categoria collocare i Fondi?); esonerando l’operazione dalla normativa antitrust; ricorrendo a forme atipiche di aiuto di stato; il Governo ha profondamente alterato il nostro quadro normativo e abbandonato i principi liberali dell’economia di mercato nella quale professa di credere per abbracciare un atteggiamento palesemente interventista.
- 4) Al di là delle apparenze (alla cordata partecipano alcune delle più importanti imprese italiane) la compagine azionaria appare debole: insufficiente l’investimento complessivo (1 miliardo rispetto ai circa 2,5 di Air France tra acquisto e investimento immediato), ma soprattutto troppo bassa la quota di ciascuno degli investitori, indice preoccupante di una

loro scarsa fiducia nell'investimento e di bassa propensione al rischio, molti tra essi avendo recentemente fatto altri ben più sostanziosi investimenti. Stando così le cose potremmo chiederci quali motivi abbiano indotto i sedici "cavalieri bianchi" all'investimento. Le dichiarazioni di molti tra loro non lasciano dubbi: alcuni sono concessionari dello Stato o dallo Stato dipende la fissazione delle loro tariffe; altri sono comunque sottoposti al controllo di Autorità o ad autorizzazioni ministeriali; altri infine sono titolari di importanti contratti con la pubblica amministrazione. Si può rifiutare ad un Premier-imprenditore un solidale cipe di partecipazione richiesto in nome dell'interesse generale specie quando a questo possano spingere anche interessi particolari? Alla debolezza della costruzione societaria si accompagna così anche il sospetto dell'eterno tarlo italiano del conflitto di interessi.

- 5) Nella compagine azionaria manca inoltre un "azionista di riferimento", il cui principale interesse si identifichi con la nuova società. Anche se Presidente e Amministratore Delegato hanno storie di straordinario successo imprenditoriale in altri settori, non è irrilevante che per un investimento individualmente modesto i sedici cavalieri bianchi abbiano preteso l'assicurazione che nella compagine entrerà un grande vettore internazionale.
- 6) Questa considerazione ci porta all'ultimo ma fondamentale punto: sia esso Air France o Lufthansa, è facile prevedere che il futuro azionista industriale anche se azionista di minoranza, ma presumibilmente di maggioranza relativa, dovendo integrare flotta, rotte, personale, e strategie commerciali e finanziarie sarà il vero dominus della società. Cacciata dalla porta, Air France o chi per lei rientrerà dalla finestra con buona pace della promessa autonomia della compagnia di bandiera, pagando molto meno una compagnia priva di debiti e spogliata dei propri esuberi. Ma allo Stato tutto questo sarà costato una somma ingente, ai lavoratori mobilità e prepensionamenti in misura superiore alla precedente offerta francese, alla compagnia meno aerei, meno rotte e la rinuncia ad un hub proprio.

Il trionfalismo del Governo e di molti media è dunque del tutto fuori luogo ed ha esclusivamente motivazioni di comunicazione politica in presenza di una situazione che non è esagerato definire di autentico disastro economico.