



www.lavoce.info

Infrastrutture e Trasporti

ALITALIA: I NODI DA SCIOGLIERE

di [Lorenzo Stanghellini](#) 23.09.2008

A quattro settimane dall'avvio della procedura, il commissario di Alitalia si trova senza apparenti candidati all'acquisto. La gara finalmente avviata sembra più un atto a scarico di future responsabilità che un vero invito, anche per il contesto in cui si svolge e il silenzio del commissario su alcuni punti cruciali. A cominciare dalla liquidità a disposizione e dalla possibilità di una revoca delle licenze. C'è ancora tempo per rimediare, ma non è molto.

La procedura **Alitalia** si trova in questi giorni a uno snodo decisivo. Cai, il candidato all'acquisto dell'attivo scelto dal governo e dall'advisor Intesa Sanpaolo, non ha raggiunto un accordo con i sindacati e si è comprensibilmente tirato indietro.

A quattro settimane dall'avvio della procedura, il commissario, che per legge ha il compito di cercare di mantenere gli aerei in volo e vendere l'azienda a chi formuli la migliore offerta per i dipendenti e per i creditori, si trova adesso senza apparenti aspiranti all'acquisto. Per questo, ha appena pubblicato un invito a manifestare, entro il 30 settembre, interesse per l'acquisto di uno o più rami d'azienda del gruppo Alitalia.

Il quadro in cui si svolge la gara pare tuttavia turbato da **tre fattori**: una liquidità che sembra sempre sul punto di finire, ma che è evidentemente dotata di una "cagionevole salute di ferro", il rischio che le licenze di volo vengano revocate e un atteggiamento del commissario a dir poco timido. Anche se la procedura sembra finalmente incanalata su binari più tradizionali, quelli della ricerca di un acquirente per l'attivo, ci sono dunque molti dubbi da sciogliere.

IL NODO DELLE LICENZE

Il decreto-legge 134/2008 emanato appositamente per la procedura Alitalia prevede che le "autorizzazioni, certificazioni, licenze, concessioni" di cui gode la compagnia non vengano meno, nonostante l'insolvenza, fino a tutto **febbraio 2009**, e che siano automaticamente trasferite a chiunque acquisti dal commissario l'azienda o rami dell'azienda. Nonostante ciò, il presidente dell'Enac ha pubblicamente minacciato la revoca delle licenze ad Alitalia a causa della sua carenza di liquidità. Nessuno capisce se si tratti di una minaccia legittima e se il rischio di revoca sia reale. Il commissario tace sul punto, né dichiara – come ci si aspetterebbe – che la liquidità è sufficiente a far volare gli aerei per tutto il tempo in cui si svolgerà quest'asta informale.

Intanto, gli aerei viaggiano sempre più vuoti, le prenotazioni dei voli per date future (giustamente) languono e il valore del patrimonio aziendale si riduce così di giorno in giorno.



www.lavoce.info

IL NODO DELLA LIQUIDITÀ

La prima domanda che dovrebbe fare chi viene nominato a gestire una linea aerea fallita è: “Per quanti giorni possiamo far volare gli aerei?”. E se la risposta ricevuta lo preoccupa, pone una seconda: “Dove possiamo trovare la liquidità necessaria, con un finanziamento prevedibile?”. Di fronte alle minacce di revoca delle licenze e ai treni speciali organizzati da Trenitalia per chi teme che il volo Milano-Roma non parta, il commissario dovrebbe reagire e difendere come un leone il **patrimonio aziendale**, dando al pubblico risposte chiare. Per ora, tuttavia, in sua vece parlano ministri e sottosegretari e la stima della liquidità oscilla da poche ore ad alcune settimane, con discredito di chi parla e di chi tace.

ASTA PUBBLICA VERA O MERA FORMALITÀ?

Il commissario ha messo sul mercato Alitalia, sollecitando eventuali interessati a farsi avanti. Eppure il contesto in cui questa sorta di “gara” si svolge non pare dei migliori.

Si tratta infatti di vendere un asset difficile, dopo mesi di caos impietosamente raccontato dalla stampa nazionale e internazionale. In questa situazione, per smuovere Lufthansa, Air France, Texas Pacific o chiunque altro non basta rivolgere un invito a farsi avanti, per telefono o su internet: occorre attivarsi per fornire cifre precise, dettagli sui beni che si vendono e linee del piano industriale che ci si attende.

È solo di fronte a una circostanziata opportunità di business che i vari soggetti potenzialmente interessati all’attivo di Alitalia sarebbero indotti a muoversi. È solo in queste condizioni che i loro presidenti e amministratori delegati studierebbero il dossier e convocherebbero i rispettivi consigli di amministrazione, temendo (qualora non lo facessero e qualcun altro si rendesse poi acquirente) responsabilità per non averli interpellati su quello che nonostante tutto sembra un buon affare.

La massa di informazioni pubbliche su **Parmalat** che all’epoca dei fatti veniva fornita a getto continuo da Enrico Bondi e dalla sua macchina da guerra è un esempio di come si gestisce esemplarmente una grande procedura. Viste le incertezze in cui la ricerca di acquirenti è partita, il commissario di Alitalia vuole una gara vera, o si limita a svolgere un adempimento al fine di evitare possibili addebiti?

Lo capiremo nei prossimi giorni.

NON È TROPPO TARDI

Si definisce “profezia che si autoavvera” quella che, per il solo fatto di essere formulata, diviene vera. Commentando la situazione creatasi a seguito dell’abbandono di Cai, il presidente del Consiglio ha detto che “Alitalia va dritta al **fallimento**”. Queste parole, data l’autorevolezza di chi le pronunzia, rischiano di essere più che una previsione: rischiano di essere una profezia che produce esattamente ciò che ne è oggetto.

Si tratta però di un grave rischio: se anche un’offerta straniera fosse una sconfitta per il governo, ma non è affatto detto, l’arresto dei voli, ventimila persone senza lavoro e il danno subito dai creditori



www.lavoce.info

per la polverizzazione del patrimonio residuo sarebbero una vera catastrofe. I soldi per far volare gli aerei in queste poche settimane non sono un problema: anche Bondi li trovò per far funzionare Parmalat, e già giungono al commissario di Alitalia manifestazioni di interesse di seri finanziatori.

Una gara che si svolge in questo contesto, fra licenze in pericolo, carburante scarso e influenze esterne, è difficile che porti buoni frutti. A meno che il commissario, che a differenza del governo è responsabile non solo politicamente ma anche civilmente, non faccia chiarezza.

Crediamo perciò che sia indifferibile:

- a) un chiarimento sulla liquidità e sugli sforzi in corso per procurarsela;
- b) una difesa vigorosa, anche alla luce del punto precedente, di licenze, concessioni e altro di cui gode Alitalia;
- c) la pubblicazione, man mano che si acquisiscono dati, di una massa di informazioni su che cosa è effettivamente in vendita e quali sono i suoi valori.

Sono passati inutilmente tanti giorni, ma ancora non è troppo tardi.