



www.lavoce.info

[Infrastrutture e Trasporti](#) / [Concorrenza e Mercati](#)

## UN DECOLLO CHE SFIDA LE LEGGI

di [Lorenzo Stanghellini](#) 02.09.2008

*Il mercato ha le sue leggi, una delle quali dice che un'impresa che spende più di quello che incassa prima o poi ne esce per liquidazione volontaria o per fallimento. Il mercato aveva già decretato la morte di Alitalia, in perdita da anni, in marzo. I sindacati hanno confidato nell'aiuto della politica e hanno avuto ragione, perché governo e il Parlamento hanno dato alla compagnia altro denaro da bruciare. Si è trattato, però, di una vittoria di Pirro. Dopo soli quattro mesi, i soldi sono finiti e siamo giunti al capolinea. Ora quali scenari si aprono con il decreto Alitalia?*

Le mele non cadono dal basso verso l'alto, nemmeno se i sindacati lo chiedono e una legge dello Stato italiano lo dispone. Il mercato ha le sue leggi, una delle quali dice che un'impresa che spende più di quello che incassa prima o poi esce dal mercato, per liquidazione volontaria o per fallimento. In primavera, il mercato aveva già decretato la **morte di Alitalia**, che perdeva da anni. Le riserve di liquidità erano ormai esigue e un acquirente (Air France) era disposto a comprare le azioni, pagare tutti i creditori, proseguire l'attività, a condizione che i sindacati accettassero un accordo di pesante riduzione degli organici. I sindacati hanno detto no, confidando nell'aiuto della politica, e hanno avuto ragione, perché il governo e il Parlamento hanno dato ad Alitalia altro denaro da bruciare.

Si è trattato, però, di una vittoria di Pirro. Dopo soli quattro mesi, il denaro è finito di nuovo e Alitalia è giunta al capolinea. Il governo ha adottato un decreto-legge che contiene una serie di norme speciali, dettate per Alitalia. **(1)**

Ma cosa è esattamente il "decreto Alitalia"? Qual è lo scenario che si prospetta? Chi sono gli sconfitti? Ci sono, almeno, alcuni vincitori?

### PROCEDURA PARMALAT PER TUTTE LE GRANDI IMPRESE INSOLVENTI

Quando le grandi imprese divengono insolventi "falliscono", scatta per loro la procedura di **amministrazione straordinaria**. Si tratta di una procedura analoga al fallimento (riservato alle piccole imprese), ma con un forte controllo politico, poiché il commissario straordinario è nominato dal ministro delle Attività produttive e a lui risponde. In occasione del crack Parmalat si è creata una variante più rapida della procedura di amministrazione straordinaria (cosiddetta "Marzano"), riservata alle imprese con grandi debiti, ma capaci di camminare con le proprie forze grazie ai ricavi dell'attività, una volta ridotti i debiti a un livello sostenibile. È per questo che Parmalat ha potuto essere ristrutturata e quotata nuovamente in borsa.

Alitalia non ha assolutamente quelle caratteristiche: ogni giorno perde denaro. Per le imprese in questo stato, il problema non sono i debiti accumulati, che all'occorrenza possono essere "falciati",



[www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)

con un processo doloroso e inevitabile, ma le **perdite** che continuano a prodursi. Nonostante ciò, con il decreto Alitalia si è ritenuto di aprire l'amministrazione straordinaria "modello Parmalat" anche alle imprese che non possono ristrutturarsi e che hanno come unica prospettiva quella di trovare un **acquirente** che compri quello che c'è rimasto di buono.

Fin qui, nulla di veramente grave: si è scelto di incanalare Alitalia su una procedura più rapida, anche se proprio per questo meno garantista per i creditori.

### VENDITA IMMEDIATA, PASSANDO SOPRA TUTTI

Questo, evidentemente, non era sufficiente. Il decreto Alitalia ha dunque previsto, per le imprese che erogano "servizi pubblici essenziali", che il commissario venga dotato di poteri ancor più "straordinari", e in particolare del potere di vendere l'azienda a **trattativa privata**, cioè senza una gara fra potenziali acquirenti, ma solo sulla base della stima di un "esperto indipendente", e in deroga alla **normativa antitrust** sulle concentrazioni.

Questo appare grave: la trattativa privata potrebbe non dare ai creditori il massimo realizzo possibile e il compratore potrebbe acquisire una posizione di **monopolio** che danneggia la concorrenza (cioè i consumatori e le imprese, che utilizzano il servizio a costi maggiori).

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che normalmente dovrebbe autorizzare preventivamente la vendita, verrà chiamata solo a rimettere insieme i cocci della concorrenza, prescrivendo misure che prevengano uno sfruttamento di posizione dominante. Un pannicello caldo, di solito poco efficace e che fa svolgere all'Autorità un ruolo di regolatore che non le è proprio.

### LA "BAD COMPANY" E I SUOI ORFANI

Alitalia è stata posta in procedura di amministrazione straordinaria sulla base della nuova legge. Salvo imprevisti (ad esempio un'offerta di un concorrente estero), il commissario continuerà ora a far volare gli aerei con i pochi soldi che restano in cassa, o con finanza-ponte e poi venderà una parte dell'azienda, a trattativa privata, a Compagnia aerea italiana. Ciò che resterà alla vecchia Alitalia, ormai *bad company*, saranno dunque, per lo più, i beni di scarso valore, i debiti, e soprattutto i **lavoratori** in eccesso. Visto che in primavera non si riusciva a licenziarli, in estate si è deciso di vendere l'azienda alleggerita dal loro peso. Il risultato non pare molto diverso.

Con tutta probabilità, il prezzo di vendita di aerei e rotte "buone" non basterà a pagare tutti i creditori. Dalle notizie di stampa si legge che il commissario pagherebbe i creditori bancari e non gli obbligazionisti, ma ciò non sembra possibile: almeno fino a oggi, tutti i creditori di Alitalia hanno gli stessi diritti.

In questa situazione di deficit patrimoniale, agli azionisti, che sono postergati ai creditori, il commissario di Alitalia non riuscirà a distribuire nemmeno un euro.

### NON CI SONO VINCITORI

A marzo, con il piano Air France, i creditori sarebbero stati pagati per intero (la società sarebbe stata



www.lavoce.info

ricapitalizzata), e gli azionisti avrebbero potuto vendere le azioni (a prezzo basso, ma maggiore di zero). Cinque mesi dopo, lo **Stato** sta per perdere 300 milioni del suo prestito-ponte, i **creditori** (fra cui ancora lo Stato) parte dei loro crediti e gli **azionisti** hanno già perso tutto. I lavoratori che Air France non voleva, e che nemmeno Compagnia aerea italiana vuole, godranno di indennità per un periodo molto lungo, ma verranno comunque **licenziati**. Un bilancio triste.

Proprio perché lo Stato ha fatto di tutto per interferire nella gestione di Alitalia, danneggiando azionisti e creditori (e contribuenti), il decreto Alitalia contiene due ultime “perle”:

a) esonera gli amministratori, i sindaci e i manager di Alitalia da qualunque **responsabilità** per qualsiasi illecito eventualmente commesso nello sciagurato ultimo anno di vita della società;

b) dispone che gli azionisti e gli obbligazionisti di Alitalia vengano trattati come risparmiatori vittime di frodi finanziarie, ammessi agli incerti benefici di un fondo pubblico su cui [tanti vantano pretese](#). Ma, a parte il fatto che la misura si applica solo ai *piccoli* risparmiatori e non allo Stato né agli investitori istituzionali, che non avranno tutela, l'unico danno qui lo ha arrecato lo Stato italiano, che ha sottratto Alitalia alle regole che valgono per tutte le altre imprese.

Dinanzi a una **Corte costituzionale** sensibile ai valori che fondano il nostro sistema economico, queste norme non reggerebbero. Se qualcuno avrà il coraggio di impugnarle, vedremo se è così. Nel frattempo, l'Unione europea potrebbe dichiarare che, con la serie di leggi speciali che l'hanno sospesa in volo, Alitalia ha goduto di un aiuto di stato, essendo stata assoggettata a un regime di favore con oneri per lo Stato, che qualcuno sarà allora chiamato a rimborsare. Quando sarà calata la polvere di queste settimane concitate, si potrebbe dunque aprire una nuova fase di conflitti, dall'esito alquanto incerto.

(1) DI 134/2008.