

Evitare il fallimento

di Paolo Leon

Forse si riapre la possibilità di salvare l'Alitalia - anche se nessuno ha chiarito perché dovesse essere salvata contemporaneamente anche AirOne, che è sempre stata un oggetto accuratamente nascosto, e che ha certamente complicato le scelte Cai e complicherà quelle di eventuali nuovi partner. La chiamata di Fantozzi ad altri interessati servirà anche a togliere di mezzo il dubbio che ha attraversato le menti di tutti gli osservatori (e che, incautamente, Sacconi ha fatto suo) e cioè che Cai non abbia voluto continuare la trattativa con i piloti, perché la crisi finanziaria mondiale aveva tagliato i finanziamenti sui quali contava la cordata.

e non è così, CAI deve ripresentarsi, pena una perdita di credibilità nel mondo finanziario e in quello imprenditoriale - se non aveva a disposizione freschi capitali di rischio, ma doveva contare su prestiti ed obbligazioni, l'offerta non era solida, perché avrebbe caricato Alitalia di nuovi debiti (nessuno può dimenticare la privatizzazione di Telecom). Le difficoltà del mondo finanziario sono ancora presenti, nonostante le misure del governo Bush, e continua l'incertezza sulle cause della crisi. In queste condizioni, è possibile che la chiamata di Fantozzi, certamente tardiva, non abbia successo e non perché il patrimonio Alitalia non sia attraente, dopo che si è ripulita la società dai suoi debiti, ma perché è difficile trovare, ora, nuovi capitali disponibili ad impegnarsi nel lungo periodo.

Ci sono anche altre difficoltà. Ad esempio, è dubbio che l'Unione Europea accetti la norma che sospende l'intervento dell'Autorità Antitrust italiana e, come minimo, interverrà l'Antitrust europeo: non è pensabile che uno Stato offra ad un privato la garanzia di non concorrenza. In questo caso, sono possibili sanzioni e l'obbligo di aprire il mercato italiano alla concorrenza internazionale. Naturalmente, è sperabile che CAI i capitali li abbia, che si incontri con i piloti e trovi l'accordo; e se non è così, è sperabile che si facciano avanti altri, più solidi e più esperti nel settore dell'aviazione civile. Se nemmeno questa alternativa si rivelerà possibile, spetta al Ministro dell'Economia trovare una soluzione meno "mercatista". Poiché è in gioco un interesse nazionale, ed europeo, fondamentale - come quello del trasporto aereo - sarebbe opportuno negoziare con l'Unione sia la nazionalizzazione dell'Alitalia (good company) con lo scopo di venderla non appena raggiunto l'equilibrio di bilancio, sia la partecipazione dello Stato ad una cordata di imprenditori del settore del trasporto aereo, sempre con l'intesa di un'uscita dal capitale al momento giusto. Capisco gli ostacoli posti dall'ideologia attuale della Commissione Europea, ma non aver nemmeno tentato e, anzi, aver negato nettamente questa scelta, rivela che sul tema dell'Alitalia Tremonti non ha voluto sporcarsi le mani. Eppure c'erano tanti argomenti a favore: dal fatto che anche Air France e Lufthansa sono compagnie private per modo di dire, al fatto che nella crisi finanziaria internazionale il mercato non ha le caratteristiche descritte nell'ideologia dei Commissari e perciò distrugge capitali e posti di lavoro, al fatto che la politica finanziaria del governo Bush - da sempre liberista sfrenato - ha appena dimostrato, accollando allo Stato un'immensa montagna di titoli di cattiva qualità presenti nelle Borse, quanto sia sciocca l'idea che è meglio lasciar fallire le grandi imprese in crisi.