

## IL DESTINO DI ALITALIA NELLE PIEGHE DEL DECRETO\*

di Emilio Barucci  
05 giugno 2008

Dopo tanti proclami la vicenda Alitalia entra nel vivo con poche certezze in pi¹, le prime mosse del governo e purtroppo con tanti nodi ancora da affrontare. Partiamo dalle certezze. Come messo in evidenza a pi¹ riprese su questo sito, il prestito ponte sar giudicato tecnicamente un aiuto di Stato da parte dell'UE; in secondo luogo il binomio Berlusconi-Ermolli, tanto ostentato in campagna elettorale per le sue capacit salvifiche, non ha combinato un bel nulla e la palla passa adesso nelle mani di Tremonti e di Banca Intesa.

\* Articolo pubblicato anche su Europa del 5 giugno 2008

Di fronte alla prospettata decisione UE Tremonti non si  scomposto pi¹ di tanto: comunque la procedura di infrazione gli lascer qualche mese per portare avanti la privatizzazione. Ricordiamoci del suo motto (il mercato se possibile, lo Stato se necessario), ebbene Tremonti pensa che il caso Alitalia rappresenti un caso "eccezionale" non privatizzabile secondo la Legge del 1994 sulle privatizzazioni che prevede massima trasparenza ed equit della procedura. Obblighi rafforzati dal fatto che la societ  quotata in borsa. Non c' dubbio che ci sia del vero in questa convinzione. Lo sa bene lo stesso Prodi che ha messo in piedi una procedura inappuntabile lunga due anni: asta per individuare l'acquirente, short list con offerte da parte dei possibili compratori ed infine trattativa in esclusiva. Sappiamo come  andata a finire con Air France sulla graticola dei sindacati, dei partiti politici e i continui rumors in borsa. Tremonti ha chiesto di avere mani libere: ci² che Prodi non ha voluto o, forse, non ha potuto fare. Forse era dovuta, ma la modifica della procedura di privatizzazione rappresenta comunque una forzatura delle regole di mercato e come tale non deve divenire l'abitudine: il riferimento alla salvaguardia di interessi pubblici particolare rilevanza contenuto nel primo comma del decreto non pu² essere invocato a piacimento per altre aziende e in altre occasioni come ad esempio nel quarto comma laddove si teorizza che la privatizzazione debba salvaguardare gli interessi pubblici (quali?) coinvolti rispetto ai termini economici e finanziari. Insomma le mani libere sono non solo sul metodo ma anche sul merito della privatizzazione. Altre cose di questo decreto non possono essere digerite. In primo luogo una sottigliezza giuridica, passata inosservata ai pi¹, dalle pesanti conseguenze: la trasformazione del prestito ponte in patrimonio di Alitalia. Un socio, come il Ministero dell'Economia, pu² sempre farlo a fronte di un futuro aumento di capitale: in quella occasione il capitale investito sar convertito in nuove azioni a condizioni di mercato. Il problema  un altro: la societ ad oggi ha bruciato 100 milioni di euro (oltre un terzo del capitale), condizione che imporrebbe di convocare senza indugio l'assemblea dei soci per l'adozione degli opportuni provvedimenti (articolo 2446 del codice civile) essendo stata messa in pericolo la continuit aziendale. Di questo passo tra quattro mesi la compagnia aerea con ogni probabilit avr bruciato tutto il patrimonio netto e il prestito ponte, oramai convertito in capitale, non torner pi¹ indietro. Quindi la decisione del Ministero di portare i 300 milioni a patrimonio di Alitalia mostra che non si tratta di un aiuto di Stato quanto piuttosto, nei fatti, di un prestito a fondo perduto. Il decreto deroga agli obblighi di trasparenza al mercato. Consob ha reagito sospendendo il titolo: la procedura di privatizzazione colloca Alitalia fuori dalle regole del mercato borsistico e quindi  logico che non venga scambiata. Qui il pensiero tremontiano  alle corde: favorisce i lavoratori di Alitalia (almeno speriamo) con la possibilit di trovare un via di uscita ma chi pensa agli azionisti di Alitalia che non conoscono pi¹ il valore del titolo e non sanno a chi vendere le loro azioni? Le deroghe sappiamo bene premiano sempre qualcuno spesso al di dei suoi meriti, il caso Alitalia non sfugge a questa regola. Infine la scelta di Banca Intesa come advisor. Banca Intesa aveva operato sino ad oggi come soggetto di parte (per la cordata italiana), adesso gli si conferisce il mandato di advisor con ampia libert di manovra. Il conflitto di interessi appare palese, conflitto che sarebbe fortissimo qualora la banca diventasse anche azionista. Veniamo quindi ai nodi irrisolti. Nessuna idea di come affrontare i nodi occupazionali su cui si  arenato il piano Air France e nessuna traccia della cordata italiana. Questo  al contempo il lato oscuro della vicenda e il maggiore rischio. Il lato oscuro  che la partecipazione alla cordata italiana divenga parte di un gioco pi¹ ampio di contropartite con il governo come intermediario e dispensatore. Il rischio infine  che si scherzi con il fuoco come si fece con Telecom: chi segner la discontinuit nella gestione? Chi avr le competenze, oltre ai capitali, per portare avanti un piano industriale di rilancio? Domande che attendono una risposta convincente, mentre gi si profila la beffa: tornare a parlare di Air France dopo avere speso trecento milioni a carico del contribuente e aver gridato alla svendita allo straniero in campagna elettorale.

Emilio Barucci