

## Fantozzi sbaglia a calcolare i debiti di Alitalia?

di Andrea Giuricin

La nuova CAI non riesce ancora a decollare, tanto che i termini di partenza del nuovo operatore sembrano essere slittati al 1° gennaio 2009. Il Commissario Straordinario di Alitalia Augusto Fantozzi fino a pochi giorni fa affermava che CAI sarebbe subentrata a partire dal 1° dicembre del corrente anno, ma questo non sembra essere più possibile.

Mancano infatti ancora tre passaggi chiave oltre alla scelta del partner internazionale:

- 1) Il via libera dell'antitrust italiano
- 2) Il parere del monitoring Trustee voluto dalla Commissione Europea
- 3) La licenza di volo di CAI

Il primo punto sembra non porre particolari problemi, anche perché la legge 166 del 27 ottobre 2008 ha limitato i poteri dell'antitrust in caso di fusioni aziendali. L'autorità certamente affermerà che CAI dovrà cedere parte degli slot in quasi tutti gli aeroporti italiani dove gioca il ruolo dell'incumbent, ma di fatto non avrà il potere di imporre nessuna azione.

Il parere del monitoring trustee, che ha il compito di controllare che la vendita si faccia a prezzi di mercato, teoricamente dovrebbe essere negativo, ma nella pratica difficilmente andrà contro quelle che sono state le valutazioni di ben due *advisor*.

La licenza di volo sarà rilasciata dall'ENAC nelle prossime settimane, a distanza di meno di due mesi dalla richiesta, pur in presenza di norme che affermano che tale processo dovrebbe durare almeno 4 mesi per motivi di controllo della sicurezza. CAI dovrebbe avere inoltre denaro per almeno 3 mesi di operatività senza ricavi, pari a 1,2 miliardi di euro, e non 300 milioni di euro come affermato erroneamente dal presidente dell'ENAC Vito Riggio, per ottenere tale licenza. Attualmente la ricapitalizzazione pensata da CAI è di portata molto inferiore.

### *Un'ottima gestione aziendale*

Questi punti riguardanti il futuro della compagnia di bandiera si scontrano con i dati sempre più amari che escono dalle pieghe del Ministero dello Sviluppo Economico.

La seguente tabella riporta le perdite di Alitalia dall'inizio del 2008 fino a metà settembre.

*Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.*

TABELLA 1

Perdite Alitalia da gennaio a settembre 2008

Società	Stima perdite totali (milioni di euro)
Alitalia SpA	-649
Alitalia Servizi	-56.5
Alitalia Airport	-14.7
Alitalia Express	-9.9
Volare	-32.8
Totale	-762.9

Fonte: Stime delle stesse società in Amministrazione Controllata

Nel complesso Alitalia in 8 mesi e mezzo ha bruciato quasi 763 milioni di euro, pari a 3 milioni di euro al giorno. In questo periodo di tempo Alitalia è costata più della “social card” nel prossimo anno.

Le perdite maggiori si hanno nella capogruppo, che ha sofferto per circa 650 milioni di euro.

La gestione da parte dell'azionista di maggioranza, il Ministero dell'Economia, è stata quindi molto lacunosa; si sono infatti susseguiti 3 amministratori differenti, tenendo conto anche del Commissario Straordinario e l'unica misura presa, il prestito ponte, si è rivelato un aiuto di Stato.

Tale prestito non verrà mai più recuperato dallo Stato Italiano e non è servito a salvare Alitalia.

### A CAI viene regalata la flotta

La valutazione dei due *advisor*, scelti dal Governo e dallo stesso Commissario Straordinario di Alitalia pongono grandi interrogativi. Nel complesso si è stimata equa un'offerta di 1052 milioni di euro. Lo stesso Commissario ha affermato che gli slot sono stati valutati almeno 500 milioni di euro, cioè più di 4 milioni di euro per i 130 slot più pregiati. Tale valutazione sembra essere tuttavia ancora bassa perché Alitalia detiene 42 coppie di slot nei principali aeroporti che hanno un prezzo molto elevato.

Se gli slot hanno un tale valore, gli aeromobili acquistati da CAI hanno un valore troppo basso.

La tabella nella paginadi seguito riporta gli aerei acquisiti da CAI, quelli che rimarranno al Commissario Fantozzi e il valore della flotta secondo i dati dello stesso liquidatore.

Gli aerei acquisiti da CAI sono nel complesso 64; di questi ben 7 sono a lungo raggio, 43 sono aerei Airbus relativamente moderni, mentre 23 sono vecchi MD (principalmente MD82 più capienti del MD80).

La flotta che rimane alla Bad Company invece è composta da 46 velivoli, di cui la maggior parte vecchi aeromobili e aerei a corto raggio, che hanno un valore di mercato molto meno elevato rispetto ai grandi Boeing utili al trasporto intercontinentale.

Nel complesso al 29 agosto il valore di bilancio degli aeromobili sfiorava gli 1,8 miliardi di euro, valore sceso a circa 1,74 miliardi nel corso dei tre mesi successivi a causa della

TABELLA 2

## Valore di mercato Aerei venduti a CAI

Dati: in milioni di euro, ad eccezione del numero di aerei

Tipologia Aeromobile	Numero aerei	Prezzo	Valore
Lungo raggio	7	50	350
Aerei moderni	34	15	510
MD80-82	23	12	276
Aerei acquistati da CAI	64	17,8	1136
Tipologia Aeromobile	Numero aerei	Prezzo	Valore
Lungo raggio	2	50	100
Corto raggio	22	11	242
MD80-82	22	12	264
Altri aerei liquidati	46	13,2	606
Valore Flotta	al 29 Agosto	al 30 novembre	
	1794	1742	

Fonte: Elaborazione dati ministero dello Sviluppo Economico e stime

svalutazione della flotta come è possibile stimare tramite una perdita annuale del valore degli aeromobili del 10 per cento.

Quanto valgono gli aerei acquistati da CAI? Secondo gli *advisor* meno di 500 milioni di euro, cioè meno di 10 milioni di euro ad aeromobile, mentre secondo la stima riportata hanno un valore di mercato di più di 1,1 miliardi di euro. La vendita quindi non si è svolta a prezzi di mercato, perché le quotazioni riportate sono quelle alle quali vengono acquistati gli aeromobili dalle altre compagnie aeree.

Gli aerei che rimangono invece al Commissario Straordinario Augusto Fantozzi hanno un valore molto inferiore a quelli dati alla cordata guidata da Roberto Colaninno perché sono aerei più vecchi e meno capienti.

### Fantozzi non conosce la propria azienda?

L'intervista di Augusto Fantozzi al programma televisivo "Che Tempo che fa" è ormai famosa<sup>1</sup>; in questa intervista il Commissario afferma di avere quasi due miliardi di euro di debiti. L'intervista rilasciata il 16 novembre è stata smentita tuttavia da un documento del Ministero dello Sviluppo Economico redatto dallo stesso Augusto Fantozzi in data 25 novembre; in tale studio i debiti risultano essere molto superiori a quelli che lo stesso Commissario ha dichiarato.

La tabella alla pagina seguente riporta i dati della massa passiva del gruppo Alitalia a metà settembre del corrente anno.

I dati evidenziano che il debito del gruppo Alitalia è di 3,8 miliardi di euro, di cui ben 3 miliardi in capo alla stessa Alitalia.

1 È possibile sentire l'intervista sul sito di RAI 3 al minuto 13 dell'intervista : [http://www.chetempochefa.rai.it/TE\\_videoteca/0,10916,,00.html?nome=fantozzi&anno=&mese=&tipo=vt&x=0&y=0](http://www.chetempochefa.rai.it/TE_videoteca/0,10916,,00.html?nome=fantozzi&anno=&mese=&tipo=vt&x=0&y=0)

**TABELLA 3****Stima del debito Alitalia**

Società	Stima debito totale (milioni di euro)
Alitalia SpA	3078
Alitalia Servizi	435
Alitalia Airport	144
Alitalia Express	59
Volare	94
Totale	3810

Fonte: Stime delle stesse società in Amministrazione Controllata

L'offerta CAI consiste di circa 1,05 miliardi di euro e il Commissario ha detto di poter ricavare altri 600/700 milioni di euro dalla vendita degli altri asset.

I crediti non recuperabili sono quindi superiori a 2 miliardi di euro come anche lo stesso Istituto Bruno Leoni aveva stimato ad inizio settembre<sup>2</sup>.

Non è comprensibile a cosa si riferisse il Commissario Fantozzi nell'intervista, ma le ipotesi son due: o non aveva ben chiara la situazione di Alitalia o ha commesso un grave errore.

### *Venti milioni di euro di compenso per Fantozzi*

Il Commissario Augusto Fantozzi in un comunicato stampa della stessa Alitalia, lo scorso 27 novembre, precisa che la cifra di 15 milioni di euro di compensi per la procedura fallimentare del vettore aereo non è ragionevole né si basa su alcun dato di fatto. Viene infatti affermato che: "La materia dei compensi dei commissari straordinari è regolata dal DM 28 luglio 1992 n. 570 che è stato sempre applicato in tutte le precedenti procedure anche meno complesse del caso Alitalia".

In effetti 15 milioni di euro non è la cifra esatta, perché questa potrebbe essere anche molto superiore; il compenso del Commissario Straordinario sarà determinata precisamente solamente alla fine della procedura, ma è possibile fare una stima grazie alle affermazioni dello stesso Commissario Straordinario e ai dati del Ministero dello Sviluppo Economico, incrociati con le prescrizioni del Decreto Ministeriale.

Bisogna fare la precisazione che i tempi di pagamento dei compensi, spesso, sono molto lunghi.

Il Decreto Ministeriale n°570 del 1992 prevede diverse tipologie di compenso per il curatore. Di seguito vengono riportate le diverse motivazioni per le quali è previsto un compenso:

- Ai sensi dell'articolo 1, il compenso non può essere superiore allo 0,9 per cento per attivi superiori ai 1550 milioni di euro, come nel caso di Alitalia.

<sup>2</sup> Lo studio era stato ripreso anche dal settimanale inglese *The Economist*: [http://www.economist.com/world/europe/displaystory.cfm?story\\_id=12056796](http://www.economist.com/world/europe/displaystory.cfm?story_id=12056796)

- Il comma secondo prescrive inoltre che è previsto un compenso supplementare sull'ammontare del passivo del fallimento dallo 0,15 allo 0,75 per cento sui primi 51 mila euro e dallo 0,05 allo 0,37 per cento sulle somme eccedenti tale cifra.
- Il terzo articolo prevede inoltre un ulteriore compenso al curatore dello 0,25 per cento sull'ammontare dei ricavi lordi e dello 0,5 per cento sugli utili netti conseguiti durante l'esercizio provvisorio nel caso nel caso ci sia la continuazione dell'attività economica dell'impresa fallita.
- L'articolo 4 norma un rimborso forfettario delle spese generali del 5 per cento sull'importo del compenso liquidato.

Di seguito viene riportata una tabella sui compensi stimati che spetteranno al Commissario Straordinario di Alitalia.

TABELLA 4

## Stima dei compensi di Augusto Fantozzi

Dati: in migliaia di euro

Tipologia Compenso	Valore	Tariffa		Compenso	
		Minimo	Massimo	Minimo	Massimo
per l'Attivo	1.600.000	0.05%	0.90%	€ 800	€ 14 400
per il Passivo (fino 50 mila euro)	50	0.15%	0.75%	€ 0.08	€ 0.4
per il Passivo (oltre 50 mila euro)	3.800.000	0.05%	0.38%	€ 1 900	€ 14 250
per i Ricavi Lordi	1.100.000	0.25%	0.25%	€ 2 750	€ 2 750
per l'Utile	0	0.50%	0.50%	€ 0	€ 0
Rimborso forfettario	n.a.	5.00%	5.00%	€ 273	€ 1 570
Totale				€ 5 723	€ 32 970

Fonte: Stime su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Nel complesso Augusto Fantozzi potrebbe ricevere tra 5,7 e 32,9 milioni di euro grazie alle varie voci che compongono il compenso del curatore fallimentare.

Per l'attivo si è stimato un valore di 1,6 miliardi di euro, come lo stesso Commissario ha affermato di poter ottenere. Il passivo è stato calcolato tenendo conto delle cifre riportate dal Ministero dello Sviluppo Economico, mentre per i ricavi lordi si è stimato un fatturato della vecchia Alitalia di circa 1,1 miliardi di euro per i 3 mesi e mezzo durante il quale il Commissario ha operato. Gli utili dovrebbero nello stesso periodo essere nulli, dato che Alitalia certamente ha perso diversi milioni di euro negli ultimi mesi.

### Un regalo di troppo

I regali nei confronti di CAI sembrano essere troppi come dimostra anche il caso appena esposto della flotta degli aeromobili; ma in realtà la troppa generosità avutasi fin qui rischia di essere compromissoria nella nascita della nuova compagnia aerea.

CAI ha necessità della licenza di operatore aereo e per avere questa deve possedere almeno un aeromobile, che al momento non possiede.

Più facilmente potrebbe avere la licenza di volo della stessa Alitalia; tuttavia una delle clausole dell'Unione Europea è quella di avere discontinuità rispetto al vecchio operatore di bandiera al fine di non rilevare i 3,8 miliardi di debiti della vecchia Alitalia.

I soci CAI non voglio essere responsabili dei debiti della vecchia Alitalia, che sarebbero lasciati a carico dei creditori aziendali e dello Stato.

Il Governo è intervenuto con la famosa legge “Salva Alitalia” dello scorso 27 ottobre che oltre a limitare il potere d'intervento dell'antitrust contiene il comma 10 dell'articolo 1 che rischia di essere davvero deflagrante per la cordata italiana.

È stato commesso infatti un grave errore nella legge di conversione del decreto legge 133/2008 nella legge 166/2008 da parte del Parlamento.

Esso infatti prescrive: *“L'ammissione delle imprese di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, alla procedura di amministrazione di cui al presente decreto e lo stato economico e finanziario di tali imprese non comportano, per un periodo di sei mesi dalla data di ammissione alle procedure previste dal presente decreto, il venir meno dei requisiti per il mantenimento, in capo alle stesse, delle eventuali autorizzazioni, certificazioni, licenze, concessioni o altri atti o titoli per l'esercizio e la conduzione delle relative attività svolte alla data di sottoposizione delle stesse alle procedure previste dal presente decreto. In caso di cessione di aziende e rami di aziende ai sensi del presente decreto, le autorizzazioni, certificazioni, licenze, concessioni o altri atti o titoli sono trasferiti all'acquirente”*.

È proprio l'ultimo paragrafo quello che permette di affermare che il regalo a CAI sia stato troppo grande. Secondo tale norma CAI prende la licenza di Alitalia; tuttavia in questo modo non c'è discontinuità aziendale e quindi il nuovo operatore deve farsi carico di tutti i debiti Alitalia, cioè i 3,8 miliardi di euro.

La privatizzazione si è rivelata un totale fallimento con dei costi enormi per i consumatori, per i contribuenti e per tutte le migliaia di aziende creditrici della vecchia compagnia di bandiera.

Il costo del fallimento con una procedura trasparente senza trattativa privata è sempre più chiaro che sarebbe stato molto inferiore ai 7 miliardi di euro che nel complesso costa la soluzione “All'italiana”.



## IBL Focus

### *CHI SIAMO*

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

### *COSA VOGLIAMO*

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.