

La rivoluzione Alitalia: Il fallimento dello Stato (imprenditore)

di Andrea Giuricin

Il consiglio dei ministri del 22 aprile è riuscito a dimostrare ancora una volta quanto sia poco importante il mercato in Italia. L'abbandono della trattativa per l'acquisto di Alitalia da parte di AirFrance ha aperto un'enorme voragine sul nulla; l'ennesimo salvataggio a carico del contribuente questa volta si è manifestato tramite un prestito ponte di 300 milioni di euro nei confronti del quasi defunto vettore di bandiera. L'entità di questo prestito è molto superiore a qualunque previsione ed il ministro dell'Economia Tommaso Padoa Schioppa lo ha giustificato con il fatto che è stata una richiesta esplicita del futuro premier Silvio Berlusconi. Questi fondi pubblici permetteranno all'azienda di arrivare almeno fino al mese di dicembre prossimo, in quanto nei mesi estivi, la compagnia di bandiera non produce perdite. Lo stesso ministro dell'Economia ha riconosciuto che senza questi 300 milioni di euro il vettore sarebbe stato commissariato.

Il decreto legge che istituisce questo prestito è costruito in modo tale che venga minimizzato il rischio di un rigetto da parte dell'Unione Europea; la somma disposta in favore di Alitalia le consente di far fronte ad immediati bisogni di liquidità ed è erogata con caratteristiche di mercato a brevissimo termine a valere, dovrà essere rimborsato entro il 31 dicembre 2008 e sarà maggiorato di un tasso di interesse nella misura specifica prevista dalla legislazione comunitaria.

C'è da domandarsi se questo prestito, a condizioni di mercato, non avrebbe potuto essere fornito da attori privati; la risposta è quasi certamente negativa, perché nessun investitore privato avrebbe concesso un euro ad una società che continua ad operare in perdita, dove i sindacati e i politici hanno un potere di decisione superiore al management e che non ha nessun acquirente reale in vista. Lo stesso commissario europeo ai trasporti, Jacques Barrot, tramite il suo portavoce Michele Cercone, il 24 aprile ha affermato che l'Unione Europea valuterà se tale prestito si prefigura come un aiuto di Stato. Vale la pena ricordare che un finanziamento viene considerato un aiuto di Stato anche quando è fatto a condizioni di mercato, nel caso il debitore non sia ritenuto sufficientemente sicuro. La stessa licenza di volo di Alitalia è a rischio; infatti l'ENAC il 22 aprile scorso ha programmato delle riunioni con la compagnia italiana per fine mese per un'analisi economica finanziaria del vettore allo scopo di verificare le condizioni di soddisfacimento del regolamento comunitario N° 2407/92.

Le condizioni per il mantenimento della licenza sono alquanto scarse, poiché l'articolo 5 di tale regolamento prevede che "le autorità che rilasciano la licenza possono in qualsiasi momento, e comunque ogniqualvolta risulti chiara-

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.

mente che un vettore aereo da esse abilitato si trova in difficoltà finanziarie, valutare le sue prestazioni dal punto di vista finanziario e possono sospendere o revocare la licenza qualora giungano alla conclusione che tale vettore non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi". L'ENAC potrebbe rilasciare ad Alitalia una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione della compagnia.

Il concetto di ristrutturazione aziendale italiano, dunque, rischia di scontrarsi con la visione europea di aiuto di Stato. Il prestito ponte ha tutte le carte in regola per essere rigettato a livello europeo. Il contribuente mette a disposizione di Alitalia altri 300 milioni di euro, dopo averne visti bruciare già più di 3 miliardi negli ultimi 10 anni.

Il presidente del Consiglio uscente, Romano Prodi, giustamente ha definito come un atto di grande responsabilità questo prestito; la responsabilità della politica è enorme ed è chiaro nel caso Alitalia il fallimento dello Stato imprenditore.

Questo fallimento è ancora più evidente se si analizzano le due motivazioni della concessione del prestito: la prima motivazione è credibile, la seconda no.

La prima è relativa al mantenimento della continuità operativa per consentire l'assunzione dei pieni poteri del nuovo governo; il futuro premier, avendo invocato in campagna elettorale una "cordata italiana", si trova ora a dover risolvere il problema.

La seconda motivazione è relativa al fatto che il prestito è volto a garantire "un servizio pubblico essenziale al fine di evitare l'interruzione della continuità territoriale e problemi di ordine pubblico"; la continuità territoriale non è certamente salvaguardata salvando con i soldi pubblici un'azienda inefficiente, altrimenti si arriva al paradosso che questa non debba mai fallire (il paradosso in Italia è valido evidentemente). Questa dichiarazione del consiglio dei Ministri è la riprova del fallimento dello Stato imprenditore, perché la continuità è già tutelata tramite gli oneri di servizio pubblico i quali devono essere messi a gara. La paura che se fallisse Alitalia non ci sarebbero più determinate rotte è infondata. Le stesse rotte potrebbero essere operate da altri vettori.

L'altra scusa, non potendosi definire diversamente, è relativa all'ordine pubblico; le aziende di proprietà nel ministero dell'Economia non possono più fallire perché altrimenti ci sarebbero problemi di ordine pubblico. Questa sembra profilarsi non solamente come il fallimento dello Stato come imprenditore, ma il fallimento dello Stato in quella che teoricamente è la sua funzione essenziale.

Non è credibile che l'Unione Europea possa essere d'accordo con questo ennesimo salvataggio di Stato, perché seppure le condizioni del prestito siano di mercato (senza che il mercato sia lasciato agire), la distorsione della concorrenza sarebbe tale da compromettere il settore del trasporto aereo. L'ordine pubblico e la continuità territoriale non possono essere viste come motivazioni credibili di fronte agli altri operatori che hanno investito ed investono miliardi di euro nel mercato del trasporto aereo italiano.

Nella tabella 1 sono riportate le caratteristiche del prestito ponte che dovrebbe assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo.

Il finanziamento da parte dello Stato a favore di Alitalia dunque non ha solo delle motivazioni deboli dal punto di vista del contribuente che è costretto ancora una volta a fornire soldi alla compagnia, ma non ha nemmeno il carattere dell'eccezionalità.

TABELLA 1

| Prestito ponte del 22 Aprile 2008 | |
|-----------------------------------|---|
| Erogatore | Stato Italiano, fondi di bilancio del Ministero delle Attività Produttive e dello Sviluppo Economico |
| Beneficiario | Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. |
| Entità | 300 milioni di Euro |
| Scadenza | 31 Dicembre 2008 |
| Condizioni | Caratteristiche di mercato a brevissimo termine maggiorato di un tasso di interesse nella misura prevista dalla specifica disciplina comunitaria. |
| Motivazioni | <ul style="list-style-type: none"> - mantenimento della continuità operativa della compagnia per il tempo strettamente necessario all'assunzione dei pieni poteri da parte del nuovo Governo. - Garanzia di un servizio pubblico essenziale al fine di evitare l'interruzione della continuità territoriale e problemi di ordine pubblico |
| Conseguenze | Distorsione della concorrenza e spreco di soldi pubblici |

Il seguente grafico riporta le perdite operative e le ricapitalizzazioni di Alitalia negli ultimi nove anni.

GRAFICO 1



Le perdite superano i 2,6 miliardi di euro, mentre le ricapitalizzazioni superano i 2 miliardi di euro. Questi aumenti di capitale che sono avvenuti tra il 2001 e il 2005 seguono altri aumenti di capitale, quelli compresi tra il 1996 e il 1998 per un importo superiore a 1,7 miliardi di euro.

La compagnia dunque ha bruciato diversi miliardi di euro forniti dal contribuente.

Le responsabilità del fallimento del secondo round di privatizzazione, dopo quello fallito nel luglio 2007, è ancora una volta da attribuirsi alla politica e ai sindacati, i quali non riescono a staccarsi dalla gestione dell'azienda.

Le soluzioni in seguito a questo prestito ponte potrebbero essere cinque, ma parlando di Alitalia è possibile che ne spuntino di nuove:

- Commissariamento; questa soluzione è ormai remota in quanto il prestito scongiura per almeno otto mesi la crisi di liquidità. Se l'Unione Europea dovesse individuare tale prestito come aiuto di Stato, tale ipotesi dovrebbe ritornare come la soluzione principale e auspicabile.
- AirOne e la cordata italiana; la soluzione della compagnia di Carlo Toto era debole. Se dovessero entrare nuovi partner non bancari potrebbe rafforzarsi. Rimane tuttavia il rischio che i sindacati e la politica continuino ad esercitare un potere d'influenza sulla compagnia.
- Grande operatore straniero; Lufthansa potrebbe rientrare in gioco, anche se continua a dirsi non interessata all'acquisizione di Alitalia.
- Aeroflot; l'operatore di Stato russo, detenuto al 51,6 per cento dalla Federazione Russa, ha un problema di natura legale ed uno di natura economica; essendo un vettore extra-europeo non potrebbe avere le rotte intercontinentali di Alitalia ed inoltre è un operatore relativamente piccolo che fattura poco più di un terzo della compagnia italiana.
- Una soluzione mista, dove i diversi attori precedentemente citati potrebbero unirsi. La soluzione è alquanto fantasiosa, ma non impossibile (ad esempio Airone e Lufthansa).

Il prestito ponte rischia di rivelarsi come l'ennesimo salvataggio pubblico di Alitalia.