

MODALITÀ DI PRIVATIZZAZIONE DI ALITALIA

Il Governo è consapevole della situazione di profonda crisi finanziaria, patrimoniale ed economica in cui versa Alitalia. Gli ultimi dati diffusi dalla Società lo testimoniano in modo evidente:

- il risultato netto dell'anno 2007 è stato negativo per 495 milioni di euro
- nei primi tre mesi dell'anno in corso la perdita operativa consolidata risulta pari a circa 160 milioni di euro, con un peggioramento di circa 50 milioni rispetto alla perdita dello scorso esercizio;
- la posizione finanziaria netta al 31 marzo 2008 era risultava negativa per circa 1.350 milioni di euro, con un peggioramento rispetto al 31 dicembre di poco meno di 200 milioni di euro
- al 31 marzo la residua consistenza del patrimonio netto del Gruppo risultava di poco inferiore ai 100 milioni di euro (170 milioni circa a livello della sola Controllante Alitalia).

I fattori di criticità che investono tutto il settore del trasporto aereo (in particolare il continuo aumento del costo del petrolio) possono comportare effetti dirompenti per una società già in profonda sofferenza economico-finanziaria come Alitalia, che appare al momento non in grado di assumere su base stand-alone iniziative industriali che diano adeguate risposte operative ai fattori di crisi.

Il Governo è pienamente consapevole di tale situazione e, fin dal suo insediamento, ha intrapreso le più opportune iniziative, necessarie a perseguire la ricerca di un nuovo azionista di controllo per Alitalia, in grado di apportare all'azienda le necessarie risorse finanziarie e patrimoniali. Ciò, allo stato, rappresenta l'unica alternativa per consentire il permanere di una prospettiva di continuità aziendale, il risanamento e rilancio di Alitalia e, in ultima istanza, la salvaguardia del trasporto aereo in Italia.

In Parlamento sta proseguendo l'iter di approvazione del decreto legge 80/2008, approvato dal precedente Governo riguardante il c.d. prestito ponte di 300 milioni a favore della Compagnia. La settimana scorsa il Governo ha approvato una ulteriore disposizione che, modificando i termini del prestito ponte, consente di superare, allo stato attuale, rischi di procedure liquidatorie che finirebbero inevitabilmente per compromettere in modo definitivo il processo di privatizzazione della Società.

Tale scenario, comprometterebbe, in ultima istanza, gli interessi pubblici connessi al mantenimento di un adeguato servizio di trasporto aereo sia domestico che di collegamento con altri Paesi svolto attualmente dalla Compagnia aerea di riferimento.

In tale senso va letto il provvedimento di legge oggi adottato dal Consiglio dei Ministri, finalizzato ad assicurare al Governo gli strumenti più adatti per perseguire celermente l'obiettivo ultimo di privatizzazione e risanamento di Alitalia.

In particolare, con il provvedimento di oggi viene prevista una specifica deroga al disposto della legge 474 del 1994, relativamente alle modalità con le quali procedere alla dismissione della partecipazione dello Stato nel capitale di Alitalia.

Tale deroga trova la sua motivazione in primo luogo nella richiamata situazione di eccezionalità e urgenza derivante dal progressivo aggravarsi della situazione di Alitalia che risulta ormai non compatibile con l'esperimento di nuove procedure di vendita da parte del Ministero dell'economia e delle finanze secondo le prassi consolidate.

E' ormai noto, infatti, che i precedenti tentativi di privatizzazione, avviati sulla base della richiamata normativa si sono conclusi senza esito positivo.

Infatti, nel luglio 2007, a seguito del progressivo ritiro dei partecipanti, è stata dichiarata chiusa la procedura competitiva per la cessione di controllo del capitale di Alitalia, avviata dal Ministero dell'economia e delle finanze nel dicembre 2006.

Successivamente, Alitalia ha attivato un processo finalizzato all'individuazione di un partner industriale o finanziario in grado di consentire il risanamento, il rilancio e lo sviluppo della società, anche attraverso l'acquisizione della quota di controllo detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze. Anche tale processo si è concluso senza esito positivo, considerato che nell'aprile 2008, Air France – KLM ha ritirato la propria offerta vincolante presentata ad Alitalia il 14 marzo 2008, ad esito della fase di esclusiva concessa dalla società nel gennaio scorso, non essendosi verificate le condizioni di efficacia del contratto nel frattempo sottoscritto dai due vettori.

In questo scenario, nel quale l'interesse di Air France appare ormai definitivamente sfumato, il Governo deve dotarsi dei necessari strumenti che assicurino la necessaria e ineludibile flessibilità operativa nell'individuazione di un soggetto in grado di acquisire il controllo della società, dotarla dei necessari mezzi finanziari e patrimoniali, predisporre e perseguire un credibile e forte piano di risanamento e rilancio.

I quasi 18 mesi di infruttuosi tentativi di cessione di Alitalia dimostrano che la Società, nella situazione industriale e di contesto in cui si trova, non è privatizzabile secondo meccanismi e procedure che il legislatore ha in generale previsto per società sane, che erano in precedenza riuscite a realizzare un turn-around di successo e risultavano ben posizionate sul mercato.

Non è questo il caso di Alitalia per il quale occorre quindi prevedere regole e procedure nuove che un qualsiasi privato, pur di non perdere definitivamente il valore di un proprio asset, certamente attiverrebbe.

Venendo al contenuto specifico delle disposizioni in argomento, si rileva in particolare che l'articolato prevede che il Consiglio dei Ministri, con propria delibera, può procedere all'individuazione di uno o più soggetti qualificati che promuovano la presentazione di un'offerta finalizzata ad acquisire il controllo di Alitalia.

Nel periodo intercorrente tra l'individuazione del soggetto da parte del Consiglio dei Ministri e la presentazione dell'offerta, al fine di evitare che dalla comunicazione al pubblico delle informazioni relative alla operazione di vendita possa derivare un grave danno alla società e al processo di privatizzazione, non sono dovuti gli obblighi informativi previsti per le società quotate dal Testo Unico della Finanza. Inoltre, tale soggetto (o quelli dallo stesso individuati quali interessati alla presentazione dell'offerta stessa) potrà accedere ai dati e alle informazioni della Società ritenuti necessari.

Le determinazioni in ordine all'offerta, così come quelle strumentali alla cessione del controllo, sono assunte con delibera del Consiglio dei Ministri che dovrà avere prioritario riguardo alla salvaguardia degli interessi pubblici coinvolti.

Il Consiglio dei Ministri, infine, ha preso atto di una comunicazione di Alitalia con la quale la società informa che, a seguito di contatti intercorsi con Intesa Sanpaolo, l'istituto bancario ha dato la propria disponibilità, in qualità di advisor, a valutare soluzioni per la crisi della Compagnia,

anche individuando i soggetti industriali e finanziari interessati a partecipare al risanamento, allo sviluppo e al rilancio di Alitalia.

La Compagnia ha espresso l'intendimento di sottoporre la disponibilità manifestata da Intesa Sanpaolo all'attenzione del Consiglio di Amministrazione di Alitalia previsto per il prossimo 3 giugno.

Tenuto conto di tale comunicazione e nella consapevolezza di non dovere e potere perdere ulteriormente tempo nell'intraprendere le necessarie iniziative, il Consiglio dei Ministri – dopo aver approvato la richiamata norma sulla procedura di privatizzazione di Alitalia – ha assunto una delibera con la quale Intesa Sanpaolo viene individuata ai sensi del richiamato decreto legge.

La deliberazione assunta dal Consiglio dei Ministri diverrà efficace con l'entrata in vigore del decreto legge, approvato in data odierna dal Consiglio stesso.

30 maggio 2008