



**A.N.E.L.T.A.**

Associazione Ex Lavoratori Aviazione Civile  
Via Antonluigi Pietrogrande, 9 - 00054 Fiumicino  
Telefono e fax +39 06 6522334 e-Mail: [anelta@anelta.it](mailto:anelta@anelta.it)

## **LA STORIA DELLA CLASS ACTION “ALITALIA”**

Da gennaio a settembre del 2008 il Gruppo Alitalia spese quasi 763 milioni di euro, pari a 3 milioni di euro al giorno. All'epoca l'azionista di maggioranza era il Ministero dell'Economia. Il 27 maggio 2008, appena dodici giorni dopo l'insediamento di Berlusconi a Palazzo Chigi, i 300 milioni di euro del “prestito ponte”, concessi un mese prima dal governo Prodi ad Alitalia, vengono trasformati in patrimonio, così diventando, per magia, da “debito” a “capitale”: sostanzialmente un aiuto di Stato vietato dalla normativa europea. Sette giorni dopo, il 3 giugno 2008, un nuovo decreto cancella le regole sulle immissioni statali che imponevano procedure “trasparenti e concorrenziali” per le partecipazioni del Tesoro, così infrangendo senza pudore giuridico la legge 474/94 e i vincoli imposti da Bruxelles; la deroga viene estesa anche agli obblighi informativi che Alitalia, società quotata, aveva nei confronti della Consob, fino alla esclusione del titolo Alitalia dalle quotazioni di Borsa. Il 28 agosto 2008, in violazione della normativa europea, si sospende per Alitalia la regolamentazione vigente Antitrust e si autorizza il Commissario Straordinario Fantozzi a violare la c.d. “legge Marzano” (che fissava le procedure di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi) ed a procedere senza gara pubblica alla cessione della parte ancora attiva dell'azienda Alitalia.

**In violazione di ogni principio di macroeconomia e di mercato, prima si trova l'acquirente e poi si procede alla offerta di vendita: l'acquirente già dichiarato è Cai.** Per una migliore gestione della trattativa privata, viene individuata la “primaria istituzione finanziaria indipendente” che fissa il prezzo di vendita dell'Alitalia, scaricata dai debiti; la valutazione è affidata dal Ministro Scajola alla Banca Leonardo, nella quale sono azionisti alcuni soci dell'acquirente CAI (Benetton, Ligresti, Tronchetti Provera). Solo successivamente Fantozzi nomina proprio advisor la Banca Rothschild. **La valutazione dei due advisor, scelti dal Governo e dallo stesso Commissario Straordinario di Alitalia stimano equa un'offerta di 1052 milioni di euro:** oltre 500 milioni di euro gli slot e circa 500 milioni di euro gli aeromobili venduti a CAI. Il valore di mercato è notevolmente più elevato sia in considerazione anche delle 42 coppie di slot nei principali aeroporti detenuti all'epoca da Alitalia che hanno un prezzo proprio di molto più elevato, sia per gli aerei, poi, acquisiti da CAI (nel complesso 64: 7 sono a lungo raggio, 43 sono aerei Airbus relativamente moderni, mentre 23 sono vecchi MD) di valore minimo di mercato di oltre 1 milione di euro (secondo il valore determinato dall'acquisto di aeromobili da parte di altre compagnie aeree).

**La vendita, quindi, di Alitalia comporta una preliminare verifica di crediti non recuperabili per oltre 2 miliardi di euro.** Nonostante ciò, si provvede a cedere la licenza di volo di Alitalia a CAI, che successivamente riprenderà la denominazione Alitalia; con la legge “Salva Alitalia” (Legge 166/2008 di conversione del D.L. 133/08) del 27 ottobre 2008, oltre a limitare il potere dell'Antitrust, CAI prende la licenza di Alitalia e, nonostante si dichiara che l'azienda non abbia discontinuità con la Alitalia, tuttavia il nuovo operatore non deve farsi carico di tutti i debiti Alitalia, cioè i 3,8 miliardi di euro. In spregio ad ogni principio generale del diritto e dell'economia.

E' evidente che se non si fosse intervenuto “governativamente”, l'Alitalia sarebbe fallita secondo le normali regole del mercato con una procedura trasparente senza trattativa privata che avrebbe avuto un costo molto inferiore ai 7 miliardi di euro che nel complesso è costata la soluzione per gli italiani.