****

**SECONDA CANDELINA PER AZ IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA**

Uno studio statunitense ha evidenziato che i vettori mentre operano sotto la protezione della procedura del Chapter 11 ottimizzano l’uso degli aerei in flotta, riducono ritardi e cancellazioni dei voli. Tuttavia, annota lo studio, una volta che le società sono emerse dal capitolo 11, che consente alle imprese insolventi di operare mentre si ristrutturano, i ritardi e le cancellazioni sono tornati ai livelli pre-fallimento o peggiorati. (1) Chissa, forse è questa la ragione per cui i tempi della soluzione finale Alitalia si fanno biblici non lasciando ancora intravedere la parola fine alla tormentata vicenda. Comunque è pur vero che se teniamo conto del precedente caso italiano, quello di Blue Panorama, i tempi rientrano ancora nella media.

La Blue Panorama, fondata nel 1998, entra in difficoltà nell’ottobre del 2012 e, dopo un periodo di concordato preventivo in continuità aziendale, viene posta nel 2014 dal tribunale di Roma in amministrazione straordinaria. Dopo alcuni tentativi di vendita falliti, la compagnia aerea è acquisita in chiusura del 2017 dal gruppo *Uvet*.

Nel caso di Blue Panorama che lo scorso anno è risultata la terza compagnia italiana, alle spalle di Alitalia e Air Italy avendo trasportato 1.552.000 passeggeri, si era inizialmente partiti facendo ricorso al **concordato preventivo** ma preso atto che quella procedura non era bastata a risolvere la crisi si è poi passati ad un altra procedura concorsuale, quella dell’amministrazione straordinaria che è appunto la formula adottata per Alitalia.

Quindi possiamo dire che entrambe le compagnie, sia pur per differenti percorsi, hanno fatto ricorso allo steeso strumento.

***Concordato preventivo e amministrazione straordinaria***

●Il concordato preventivo. Scopo di tale procedura non è quello di imporre al debitore una procedura giudiziaria o amministrativa tesa a liquidare il patrimonio per pagare i creditori, ma è invece quello di formulare un accordo fra imprenditore in crisi e creditori in modo da evitare il fallimento del primo e, contestualmente, garantire il soddisfacimento (almeno parziale) dei secondi.  
In sostanza, tramite il concordato preventivo, il debitore conviene con i creditori le modalità attraverso le quali egli pagherà i propri debiti predisponendo un piano che deve essere approvato dai creditori medesimi attraverso specifiche modalità.

●L’[amministrazione straordinaria](https://www.wikilabour.it/amministrazione%20straordinaria.ashx) è la procedura concorsuale prevista per le imprese di dimensioni particolarmente rilevanti e avente come scopo principale, oltre al soddisfacimento dei creditori, quello di conservare il complesso produttivo al fine di ripristinare il patrimonio e salvaguardare i posti di lavoro.  
Anche questo procedimento, alla pari della [liquidazione coatta](https://www.wikilabour.it/liquidazione%20coatta.ashx), ha natura amministrativa poiché la sua gestione è affidata al Ministero delle attività produttive.  
Nel corso degli ultimi anni, la normativa dell’amministrazione straordinaria è stata modificata più volte, nel senso che ad una disciplina generale è stata affiancata una disciplina speciale dedicata alle imprese di dimensioni maggiorate.

Per Alitalia il nuovo capitolo si è aperto in data 2 maggio 2017 quando la società ai sensi della legge 347/03 veniva ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria. Pochi giorni prima

il 24 aprile  i dipendenti avevano espresso la loro sfiducia sull’[intesa raggiunta il 14 aprile](http://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/_Oggetti_Embedded/Documenti/2017/04/15/091445Scansione.pdf) tra sindacati e proprietà in cambio di una ricapitalizzazione del capitale societario. (2) Fra i motivi del rifiuto anche la delusione per la gestione aziendale avviata nel 2014, quando la compagnia aerea degli Emirati Arabi Uniti, Etihad, acquistò il 49 per cento dell’azionariato Alitalia. Anche quel tentativio di rilancio fallì.

Al momento dell’avvio della procedural’allora **ministro dei trasporti Graziano Delrio**dichiara *"contiamo di trovare un compratore che mantenga il valore dell'azienda il più possibile intatto, cioè l'azienda unita e non spezzettata"* inoltre avverte che i 600 milioni concessi sono "un prestito oneroso", da cui "lo Stato conta di rientrare" (3) . Come ben si sa ad oggi il totale prestito ammonta a 900 milioni.

Della litania circa i possibili acquirenti quotidianamente i giornali ci tengono informati su chi è interessato, chi non lo è più, chi viene chiamato “alle armi” per farne forzatamente parte e chi invece vorrebbe starne alla larga...una lista dei soliti noti che ben risparmiamo ai lettori, limitandoci solo a far notare che **di certo non c’è più la fila dei pretendenti fuori la porta** come avvenuto in precedenza. Con ostinazione qualche fonte di stampa continua a giorni alterni a tirare in ballo la Lufthansa quando questa a più riprese ha fatto sapere a chiare note che se Alitalia rimane una compagnia pubblica ossia partecipata dallo Stato azionista, a loro non interessa. Più chiaro di così... Il nodo della natura pubblica o privata della nuova società è, insieme ai soldi dei contribuenti finora buttati dalla finestra, uno dei due temi fissi sui quali si sprecano fiumi di inchiostro. E circa questo aspetto corre l’obbligo precisare che non è corretto affermare che pubblico equivale a bilanci in rosso, mentre privato invece significa bilanci in nero: di certo potremmo elencare una lunga lista di vettori controllati dallo Stato che chiudono i loro bilanci con profitto. Ben differente però è il discorso trasfuso sulla realtà italiana in quanto se c’è un punto sul quale tutti, sotto ogni latitudine e longitudine, concordano è che Alitalia è stata ridotta allo stato odierno, ovvero fallimentare, proprio a causa della troppa zavorra politica che ha interferito sulle sue gestioni, ed oggi voler proporre una soluzione che vede nuovamente lo stato italiano partecipe è una decisione miope in quanto non tiene conto degli avvenimenti storici, una decisione che finisce per far defilare chi magari era davvero interessato ad un *take over* se la compagnia fosse invece risultata privata. **Fuor di metafora, noi a casa nostra possiamo pure fingere di dimenticare i danni che la politica ha fatto ad Alitalia, ma all’estero non hanno la memoria così labile come la nostra.**

Giunti alla seconda candelina di compleanno dell’amministrazione straordinaria anche se ci fa piacere apprendere che Alitalia è risultata essere la compagnia aerea più puntuale al mondo, confermando in pieno quanto asserito dallo studio da noi riportato in apertura (4) è evidente che se la compagnia oggi si trova impantanata in un guado dal quale non riesce a venirne fuori è perchè si è voluta intraprendere una strada senza via di uscita. Una cosa è infatti ricercare partner quando si controllano quote di mercato e si è in posizione di vantaggio rispetto ai concorrenti, tutt’altra cosa è cercare acquirenti quando in cassa si hanno 83 milioni di euro, a tanto ammontava la cassa residua quando i tre commissari nominati hanno preso in mano il dossier AZ. A quella data con una situazione di relazioni industriali “fortemente deteriorata” la sola IATA per far rimanere la compagnia nell’ambito dell’organizzazione richiedeva un deposito di 118 milioni di euro (5) mentre Ryanair spadroneggiava nei cieli italiani (e spadroneggia tuttora) superando Alitalia nel numero passeggeri trasportati: è in questo scenario che ci si è messi alla ricerca dell’acquirente il quale, guarda caso, ad oggi ancora non si è trovato.

1. *“Chapter 11’s impact on airline performance*” Dicembre 2012, di Federico Ciliberto e Carola Schenone della University of Virginia. L'analisi ha mostrato che, rispetto ai livelli pre-fallimento, il numero di voli cancellati per i vettori al capitolo 11 è diminuito dell'8%. Dopo che i vettori sono emersi dal capitolo 11, tuttavia, le cancellazioni non solo sono tornate al vecchio livello, ma in realtà hanno superato tale livello di una media del 3%. In termini di prestazioni puntuali, il numero di voli con un ritardo di 15 minuti o più è diminuito del 9% mentre le società operavano al capitolo 11, per poi tornare ai livelli pre-fallimento in seguito. Le compagnie aeree hanno anche usato il fallimento come un'opportunità per eliminare gradualmente gli aerei più vecchi e introdurne di nuovi; l'età dell'aeromobile è diminuita del 9%, mentre le imprese erano insolventi e il miglioramento dell'età media è rimasto per un certo periodo di tempo.
2. In quel referendum, le fonti di stampa riferirono che l’affluenza risultò molto alta, avevano infatti votato 10.101 dipendenti su 11.602 ; <https://www.internazionale.it/notizie/annalisa-camilli/2017/05/06/alitalia-fallimento-referendum>
3. Huffpost, 3 maggio 2017 : “*La priorità è cedere Alitalia intera. Carlo Calenda attende la proposta di Matteo Renzi , ma avverte: i cittadini hanno già pagato 8 miliardi”* . In merito al prestito va ricordato come quello che venne definito “prestito ponte” da 900 milioni di euro era stato concesso in due tranche dal governo a Alitalia per permettere alla compagnia di sopravvivere il tempo necessario per trovare un compratore. Il prestito era gravato da un interesse del 10 per cento, che voleva significare restituire una cifra di circa 1,1 miliardi di euro. La data di scadenza per il rimborso del prestito, che era stata già rimandata per tre volte negli ultimi due anni, è il 30 giugno 2019 , ma con ogni probabilità sarà posticipata ancora. Il cosiddetto “decreto crescita”, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 30 aprile 2019, ha disposto la proroga dei termini per la restituzione del prestito a tempo indeterminato,

prevedendo che il ministero dell’Economia possa utilizzare i circa 145 milioni di interessi per acquistare quote di capitale della nuova società che si andrà a formare.

1. Graduatoria relativa al mese di febbraio 2019 compilata dal sito FlightStats. Stesso risultato era stato ottenuto anche nel mese di gennaio 2018.
2. Vedi pagina 4 della relazione presentata il 27 marzo 2019 “Audizione Commissari Straordinari, Camera dei deputati”

*5 maggio 2019*

*www.Aviation-Industry-News.com*