

Calenda: la Ue ha dato l'ok al prestito-ponte

## Padoan: «All'Alitalia subito i fondi statali per evitare stop dei voli»

■ «L'eventuale intervento finanziario dello Stato sarebbe mirato solo a evitare l'interruzione dell'attività»: lo ha Padoan. Calenda: la Ue ha dato il via libera al pre-

stito-ponte da 400 milioni. La richiesta amministrata straordinaria il 2 maggio. Intanto Alitalia assicura: nessun impatto su voli.

Servizi e analisi ► pagina 5

**Il ministro in Parlamento.** No ad aumenti di capitale, responsabili soci e management

## Padoan: «Massima tempestività, fondi statali per evitare stop voli»

### IL NODO RISORSE

Per avviare il prestito ponte serve un decreto legge e occorrono le coperture. Difficile l'approdo questa mattina in consiglio dei ministri

**Gianni Trovati**

ROMA

■ Il governo è pronto a intervenire con «la massima tempestività» per il prestito ponte necessario a mantenere l'operatività di Alitalia, ma non è disponibile «a partecipare direttamente o indirettamente a un eventuale aumento di capitale della società», finita nelle secche per le scelte «degli azionisti e del management».

Rispondendo in Aula alla Camera a un question time sul tema, il ministro dell'Economia Pier Carlo Padoan traccia la linea che di fatto separa l'azione del governo dalle prospettive a medio termine di Alitalia, mettendo definitivamente da parte qualsiasi delle ipotesi di «nazionalizzazione» circolate in questi giorni nei settori politici e sindacali più contrari all'ipotesi di pre-intesa poi bocciata dai lavoratori.

Il governo, ovviamente, è in campo, e il via libera di Bruxelles al prestito ponte da al-

meno 400 milioni annunciato ieri dal ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda sta accelerando i lavori, anche perché le casse della Magliana non permettono ritmi troppo blandi. Per avviare il prestito ponte, però, serve un decreto legge e occorrono le coperture, dal momento che non è possibile avere certezze sui tempi di restituzione della liquidità, ed è difficile che il lavoro di queste ore riesca a fare capolino già al Consiglio dei ministri in programma questa mattina. Più probabile, in quest'ottica, un provvedimento al via la prossima settimana, che poi potrebbe confluire nella manovra ora in attesa di avviare la discussione alla Camera. Più complicata la strada di intervenire direttamente sulla manovra con un emendamento: la sede c'è, ed è nell'articolo 50 che prevedeva la garanzia di 300 milioni da parte di Invitalia per accompagnare l'ipotesi di ricapitalizzazione incampata nel «no» dei dipendenti, ma i tempi per l'entrata in vigore del correttivo rischierrebbero di rivelarsi troppo lunghi.

Il prestito ponte, comunque, va a braccetto con la nomina dei commissari in base

ai meccanismi della legge Marzano, che si avviano quando lo decide l'assemblea della società interessata. La convocazione per l'esame della proposta del cda è in calendario per martedì prossimo, 2 maggio; e, spiega il titolare dell'Economia in Parlamento, dopo la delibera «si procederà con la massima tempestività all'apertura della procedura e alla nomina dei commissari chiamati a gestire l'impresa e scrivere il programma per la «gestione conservativa dell'insolvenza».

A questo punto, l'orizzonte di visibilità per Alitalia potrebbe essere di uno o due anni. La prospettiva annuale è quella offerta dalla legge Marzano per il programma del commissario, che può passare anche attraverso la cessione di beni e contratti, ma la scelta può puntare anche su un più ambizioso «programma di risanamento» di durata biennale. In ogni caso, chiarisce Padoan, in fondo al tunnel non ci sono le braccia del Tesoro, pronto a intervenire per sostenere

l'emergenza ma non per tornare a fare l'aviatore.

A questa ipotesi, del resto, il via libera da Bruxelles non arriverebbe, ma a orientare le decisioni del governo non c'è solo questo aspetto. Lo stesso Padoan ha ricordato in Parlamento la «successione di bilanci in perdita» che ha portato l'ex compagnia di bandiera alla crisi finanziaria, che ha spinto il governo a chiedere «fin dall'inizio la discontinuità del management e un piano di ristrutturazione sostenibile». Alle «scelte di manager e azionisti» si deve la situazione attuale della compagnia, che «è un'azienda privata» e non può tornare statale.

gianni.trovati@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

