

**Luigi Vinci**

## **F. “Diario” autunnale**

**Mercoledì 30 settembre**

### **I Benetton stanno tentando una mezza ritirata**

E' l'unico linguaggio che il gangsterismo economico comprende. Sbalorditivo il fatto di un governo che ci impiega due anni a capirla. In ogni caso, meglio tardi che mai.

A fronte dell'ultimatum, dichiarato il 26 settembre scorso dal governo, che stabiliva che se entro la fine di questo mese Atlantia non avesse rinunciato ai suoi ricatti, alla sua melina, alle sue operazioni finanziarie a danno dello stato, ai suoi richiami alla Commissione Europea, sarebbe scattata a suo carico la revoca della concessione autostradale, ecco il 29 settembre pronta una sua proposta di soluzione: il superamento della questione della manleva tramite uno sconto sull'acquisto di Autostrade per l'Italia a favore di Cassa Depositi e Prestiti (l'acquisto risulta stimato attorno agli 11 miliardi). Di converso CDP dovrebbe dichiarare una sua offerta d'acquisto, valutare economicamente, accedendo al data room di ASPI, i propri profili sia di rischio che di validità, quindi usare il loro valore al netto come “sconto manleva”.

Le due parti probabilmente si riuniranno per approfondimenti. Al 30 settembre sarà aggiunta, all'uopo, qualche giornata.

Dubito che questa “proposta di soluzione” risulti accettabile da parte del governo: ha troppo la sostanza della manovra di logoramento, del ritorno alla melina.

Nettissima la reazione del Viceministro alle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri (5 Stelle): se entro venerdì 2 ottobre Atlantia non cederà Autostrade a Cassa Depositi e Prestiti le revocheremo la concessione. Loro sono indagati dalla magistratura per il crollo del Ponte Morandi, hanno delle responsabilità amministrative e penali. Vorrebbero vendere non solo le quote societarie, ma anche la responsabilità penale. Invece devono vendere le quote societarie, ma la responsabilità se la tengano loro”.

Attendiamo trepidanti che il governo tenga la posizione.

#### **Poscritto**

Come volevasi dimostrare, quest'oggi Atlantia rilancia in nuova forma la melina, solo il tono, in sostanza, è cambiato. Ora essa si dichiara “disponibile a proseguire le trattative con Cassa Depositi e Prestiti”, ma “a condizioni di mercato”, ribadisce la “decisione di cedere ASPI”, ma alla “condizione di svincolare l'atto transattivo con il Ministero dei Trasporti dalla cessione a CDP del controllo del gestore” (ciò chiuderebbe la procedura di revoca).

L'articolo 5 del Decreto di Governo 5 Proroghe precisa che sarebbe ANAS (la rete autostradale pubblica) a gestire la rete ASPI, fino a quando il governo non l'abbia assegnata, dopo una gara europea, a quattro lotti di operatori più, in posizione dominante, CDP.

Vedremo a breve cosa concretamente accadrà.

### **Alitalia come paradigma dell'involuzione per più di due decenni dunque irreversibile della politica italiana**

**Alitalia deve essere rilanciata da parte primariamente pubblica e in modo politicamente serio**

#### **Premessa**

Vale anche per Alitalia quanto già è scritto nel mio “diario” su ILVA di Taranto: gli asset fondamentali di un paese che voglia essere decente e appartenere alla serie A del pianeta si difendono; se in passivo, se ne studiano risistemazioni non estemporanee ma solide e durevoli. Inoltre, dal passivo economico di Alitalia va detratto il suo significato politico, istituzionale, anche morale: anche questo fa economia: come precisò il grande Wallerstein, politica ed economia sono le due facce della stessa medaglia, sono indissolubilmente fuse. Parimenti va tenuto presente che asset fondamentali dispongono di forze di lavoro in larga misura insostituibili, dunque di immenso valore.

Quindi, l'argomento, tipico di un capitalismo italiano vorace, uso ai bassi salari e alla macellazione dei diritti del mondo del lavoro, essenzialmente parassitario, intortato con la parte peggiore, ladra,

fascistoide, della politica, va totalmente respinto. Lo stesso vale per buona parte del lato bancario del nostro paese, clientelare, familistico, uso all'imbroglio dei piccoli correntisti, ingrassato da cartolarizzazioni, spacchettature, acquirenti, corrompendo la politica, di monopoli naturali (autostrade, ferrovie, aviazione, acqua, gas, banda larga, ecc.), e poi abusandone.

La cifra vera, storica, del capitalismo italiano si chiama FIAT. Piccola realtà a fine Ottocento, partner economica stretta dell'assalto fascista nel contesto del primo dopoguerra, e in questo modo diventata la principale realtà industriale italiana privata, opererà in solido alla Pirelli nel fare affari nel corso della seconda guerra mondiale, in Spagna a favore degli alleati, in Italia a favore della Germania nazista, poi nel secondo dopoguerra piegherà la ripresa italiana, comprandosi i partiti di governo, ai propri interessi (le autostrade invece delle ferrovie), poi stroncherà in modo brutale nel 1980 la mobilitazione di un mondo del lavoro che rivendicava migliori condizioni economiche, civili e di vita, in ultimo, quando le converrà, dislocerà la proprietà formale, per non pagare tasse, nel paradiso fiscale olandese.

Stando alla posizione di questa parte del nostro capitalismo, il trasporto aereo andrebbe annullato, oppure, regalato a un pugno di paesi forti economicamente in cambio di quattro soldi. Andrebbe annullata l'ILVA di Taranto. Andrebbero definitivamente privatizzati, smantellati, spacchettati quei nostri grandi gruppi pubblici che tengono in piedi, da gran tempo, la nostra economia. Cassa Depositi e Prestiti dovrebbe limitarsi alla gestione del risparmio postale cioè andare avanti con la sua "riforma" privatistica a firma Monti.

Non è che il burocratismo parassitario cronicizzato del nostro paese esista, dunque, come mero fatto spontaneo: giova questa sua condizione fondamentale a buona parte del capitalismo italiano così come delle sue clientele di varia natura. Il premier Conte aveva esordito, in sede di contrasto alla crisi determinata dalla pandemia, con l'intenzione di portare ad autosuperamento con metodo discorsivo questa situazione: ha dovuto rapidamente passare al ricorso a commissariamenti e a minacciare espropri. Aggiungo come questo attestò che si tratta di persona, certo ingenua, ma per bene.

### **Alitalia oggi**

Qualche elemento di analisi. Il trasporto aereo civile, data la pandemia, è tutto in crisi in tutto il mondo, i voli delle grandi compagnie si sono posizionati attorno del 50%, i low cost sono praticamente spariti. I governi UE hanno complessivamente fornito alle loro compagnie 120 miliardi di euro, rimane comunque un buco di 85 miliardi; i 400 mila tagli di posti di lavoro all'inizio della pandemia potranno risultare insufficienti.

Come operare. Lufthansa, per fare un esempio, nella pandemia ha portato 150 vettori a terra e dichiarato 22.000 esuberanti: che però saranno economicamente protetti dallo stato. L'uscita dalla crisi, è questo il suo ragionamento, a un certo momento ci sarà, perciò occorrerà che vettori ed esuberanti tornino al lavoro. Se si perdessero, non sarebbe né semplice né breve recuperarne una parte, e in essa, in specie, quella fatta delle figure più professionalizzate e sperimentate. Ecco, dunque, che quella protezione non è un regalo antieconomico, non è beneficenza in perdita, ma un atto prima di tutto di intelligenza economica. Tende a orientarsi analogamente il governo del nostro paese. I soldi un po' già ci sono nell'UE a sostegno della sua aviazione civile. Il governo italiano ha messo a disposizione 3 miliardi in vista di un rilancio di Alitalia, e ha rifiutato la creazione di una newco in cui far confluire le attività attualmente operative e buttando a mare il resto, vettori, concessioni aeroportuali, impegni con le proprie forze di lavoro. Si badi, non è facile tenere la posizione, l'Italia non ha i mezzi della Germania, inoltre ha una grande quantità di rogne. Ma è molto importante che regga.

Come ora vedremo, si tratta a questo proposito di un rovesciamento in radice della gestione di Alitalia da quando ne sono cominciati i segnali di crisi, cioè a partire dagli ultimi anni 90, vale a dire, da quando il liberismo e il mercatismo montanti portò molti governi, tra cui i nostri, quali che ne fossero i colori politici, alla cosiddetta apertura dei mercati (al mancato privilegio delle compagnie di bandiera sul proprio territorio), alla loro conseguente concorrenza con compagnie low

cost, al parallelo spreco incompetente e politicante di quattrini, al calo e infine alla sostanziale assenza di investimenti tecnologici.

### **Un po' di storia pregressa (e abominevole)**

Alitalia subisce da più di vent'anni di innumerevoli ed enormi danni a essa portati da parte politica proterva o dilettantesca. Cominciamo con il fatto decisivo di avvio, precedente 7-8 anni, siamo infatti nel 1992-93. La Lega Nord montò una campagna che rivendicava che un hub (un aeroporto fungente da scalo di collegamento per un largo complesso di destinazioni primarie e secondarie) fosse dislocato anche a Milano-Malpensa, dunque, in aggiunta a quello esistente da gran tempo a Roma-Fiumicino (si badi: tutti i paesi UE, date le loro ridotte dimensioni territoriali, avevano un solo hub: e salvo che in Italia questa rimarrà la situazione); e la Lega sfondò, giacché quasi tutto il rimanente della politica, un neonato tremebondo PDS compreso, consentì. Risultato economico: i costi amministrativi e organizzativi di Alitalia aumentarono del 20%.

Come ciò passò: in virtù del fatto che l'Università Bocconi (ovvero Assolombarda, sua proprietaria) aveva prodotto "studi" che "dimostravano" una crescita esponenziale velocissima del trasporto viaggiatori in tutto il nord del nostro paese di cui, chissà perché, essi avrebbero coralmemente fruito escludendo l'uso di altre compagnie, europee o non europee che fossero. Quella della Bocconi, quindi, non fu che una patacca. Perché e come avvenne. Guarda caso, perché l'operazione comportava la trasformazione del piccolo aeroporto di Malpensa, nel varesino, nel grande hub Malpensa Duemila, quindi, comportava un grande affare economico, e perché, guarda caso, gli appalti necessari sarebbero riusciti suddivisi "legalmente", cioè attraverso "legittimi appalti", tra Assolombarda (50%). Impregilo-FIAT (25%), Lega delle Cooperative (25%). Ovviamente si tratterà di un flop, ancora a Malpensa ci stanno lì una terza pista e un terzo "elemento" (sito diretto di arrivo-partenza) a fare muffa: ma non di un flop per quelle tre realtà imprenditoriali si tratterà, bensì di un'enorme entrata senza fatica di quattrini in quelle tre realtà.

(Tra parentesi, questa è anche la storia, quasi identica, oltre che contemporanea, oltre che ricordata, dell'alta velocità Torino-Lione attraverso Val di Susa: nonostante la sua palese inutilità, perché già c'era una ferrovia, perché il traffico merci e passeggeri era su tale tratta irrisorio, scattò una poderosa campagna mediatica sulla sua essenzialità per via di un grande sviluppo non si sa di che cosa. Così Impregilo si prese, "legalmente", ecc., va da sé, il 50% degli appalti, Confindustria il 25%, Lega delle Cooperative il 25%. Ancora, a saldare le due cose ci fu che ambedue le operazioni furono largamente finanziate con fondi europei, grazie sempre a quella poderosa campagna mediatica, poiché collocate da richieste politiche italiane nell'elenco dei futuri grandi investimenti destinati a integrare strutturalmente i paesi CEE – ancora non si chiamavano UE. Ancora, il PDS appoggiò anche questa operazione.

Interpellate e fornite di ampia documentazione da parte di associazioni e comitati, le procure di queste province quella milanese compresa non mossero un dito che tentasse di accertare se gli appalti erano reali o truccati).

Ma torniamo ad Alitalia. Nel 1993 c'è un primo tentativo di alleanza Air France-Alitalia: che fallisce, sulla scia di scioperi contro il taglio di 4.000 "esuberanti". Nel 1996, il primo Governo Prodi (1996-98) decide di privatizzare e di quotare Alitalia in Borsa: un flop. Nel frattempo, Alitalia aveva costruito a Torino-Caselle il proprio centro di trasporto commerciale via aerea: esso improvvisamente sarà chiuso e lasciato arrugginire a favore di un nuovo centro, sostanzialmente a due passi, in quel di Milano-Malpensa: onde consentire a quest'aeroporto di mimetizzare il suo flop. Nel 1997 iniziano colloqui tra Alitalia e la compagnia olandese di bandiera KLM, in vista di una fusione, che avverrà nel 1999. Essa prevede lo spostamento di larga parte dei mezzi di Roma-Fiumicino (vettori, voli, uffici, dipendenti) su Milano-Malpensa (la ragione è sempre la mimetizzazione), parimenti prevede la chiusura di tutti i voli dello scalo Milano-Linate, a eccezione di quelli su Roma, e la privatizzazione di Alitalia: ma in aprile KLM rompe, denunciando un "ritardo enorme" da parte del governo italiano sia dell'utilizzo di Malpensa come hub che della privatizzazione di Alitalia. Il caos del sistema aeroportuale italiano risulta davvero totale.

Air France ci riprova, sonda il terreno, effettua con Alitalia uno scambio azionario del 2%, segnalando così buona volontà: sicché a fine 2006 Prodi ci riprova con la privatizzazione di Alitalia, punta a cederne sia il 39% ad Air France che il controllo: ma, invece di andare in Borsa, il governo tenta la procedura di gara, che non può non fallire quando gli attori interessati esamineranno i conti, che sono pessimi, e, ancor più, constateranno che il governo italiano non intende metterci un minimo di soldi. Successivamente è avviata da parte del governo una trattativa privata: interlocutore unico è l'unità, realizzata qualche anno prima, tra KLM e Air France, ed essa inoltre si dichiara disposta alla rilevazione del 49,9% di Alitalia. I sindacati si oppongono ai relativi tagli, la trattativa va avanti, irrompe nella scena la vittoria elettorale di Berlusconi e ovviamente KLM-Air France si ritira.

Quindi parte la cordata, messa su da Berlusconi, dei cosiddetti "capitali coraggiosi": sorge CAI (Compagnia Aerea Italiana), guidata da Roberto Colaninno e partecipata da Benetton, Riva, Ligresti, Marcegaglia, Caltagirone e persino Intesa Sanpaolo. La parte sana di Alitalia viene rilevata da CAI per 300 milioni, una miseria, e tutto il passivo scivola, attraverso una bad bank, nel debito dello stato. (Bad bank: un "veicolo" in cui far confluire gli asset "tossici" di una determinata banca, onde alleggerirne a posizione e consentirle di riprendersi e di operare. A sua volta la bad bank potrà vendere, a prezzi stracciati, i suoi asset tossici a operatori che opereranno a rastrellarne i residui di valore).

### **Comincia a rientrare nella partita lo stato**

Nel 2013 si rende necessario per Alitalia un aumento di capitale, altrimenti i suoi vettori rimarranno a terra, gli aeroporti non le fanno più credito. Nel 2014 lo stato (capo del governo, di centro-sinistra, è Enrico Letta) entra nuovamente in Alitalia, tramite Poste Italiane, che ne acquistano poco meno del 20%. Parimenti mostra interesse per Alitalia Etihad Airways (Abu Dhabi), che poi entrerà acquistandone il 49% e investendovi. Ciò nonostante, Alitalia rimarrà in perdita per la bellezza di 1 milione al giorno.

Il 2017 è uno degli anni più bui per Alitalia, se ne ripropone la crisi finanziaria, essendo di nuovo a rischio fallimento; l'assemblea dei soci ne approva l'ingresso in amministrazione straordinaria e il Ministero per lo Sviluppo Economico eroga un prestito-ponte per 900 milioni. Sono anche nominati tre commissari, in attesa di nuovi acquirenti. Un tentativo di intesa in tema di esuberi tra proprietà e sindacati salta, precipita così l'amministrazione straordinaria, affidata a una triade di manager. A maggio viene pubblicato il bando per le manifestazioni di interesse alla vendita di Alitalia, per sostenerne le casse viene erogato un prestito ponte statale di 900 milioni. A ottobre il governo elabora un'ipotesi di salvataggio che prevede l'ingresso di Ferrovie dello Stato in Alitalia; Ferrovie dello Stato e Tesoro ne assumono la maggioranza; per restare nella regolazione europea, ostile alla proprietà di stato, occorre che a questi soggetti si unisca un 30% di azioni in mano a privati. Niente che si avvicini a questa percentuale si realizza.

Il giugno del 2018 il governo passa all'alleanza 5 Stelle-Lega, Atlantia, cioè i Benetton, che da tempo risultavano a disposizione, subiscono il crollo, nell'agosto 2018, del Ponte Morandi, niente quindi da fare. Si parla di un possibile ingresso di Lufthansa: ma essa appare interessata solo a un rapporto commerciale, cioè senza entrare in Alitalia. Forse vorrebbe, per ripensarci, una sua pesante ristrutturazione, con tanto di esuberi di dipendenti, forse non si fida di quel governo, ecc. La situazione, quindi, ora balla tra un possibile ingresso di compagnie estere e un ritorno di Alitalia alla condizione di partecipazione statale. Nel novembre arriva il via libera in questo senso, d'intesa con il Ministero per lo Sviluppo Economico, e avviene l'entrata in Alitalia di Ferrovie dello Stato, concretamente acquistando Alitalia-SAI (Società Aerea Italiana) e Alitalia-Cityliner. La low cost EasyJet ribadisce il suo interesse per un'"Alitalia ristrutturata". In campo sembra scendere anche la statunitense Delta. Nell'ottobre 2018 il governo, attraverso il vicepremier Luigi Di Maio, annuncia che lo stato è pronto a diventare azionista di Alitalia, per il tramite della realizzazione di una newco con dotazione iniziale di almeno 2 miliardi, partecipata al 15% dal Tesoro e con il coinvolgimento di Ferrovie dello Stato nonché, per la flotta aerea, di CDP, infine auspica l'entrata in campo di un partner finanziario straniero. Sembrano entrare in campo anche China Eastern e Lufthansa: poi

quest'ultima si ritrae. Si ipotizza anche, per fare cassa, la creazione di un biglietto unico treno-aereo. Nel dicembre del 2018 il governo approva una proroga alla restituzione di quel prestito: ma in realtà ne mancano 300 milioni, dunque ne segue il rinvio al giugno del 2019.

Ma poi interviene, agosto 2019, il Papeete, e cambierà nuovamente il governo.

Era occorsa un'orribile destra, ahimè, per riuscire a togliere di mezzo ciarlatani politici e banditi blasonati e di governo dell'establishment liberista, e cominciare, pur con fatica, a parlare di trasmissione allo stato della questione Alitalia.

### **L'idea attuale di un necessario ruolo dello stato in questa questione**

Entro ottobre una newco potrebbe partire, messa a punto dai Ministeri dell'Economia, dello Sviluppo Economico, del Lavoro, dei Trasporti del Conte 2. Non c'è però omogeneità di vedute, in particolare sulle nomine, e ciò allunga i tempi della sua nascita e quindi del suo recepimento di 3 miliardi ora messi a disposizione. Risolto il problema nomine, dovrà però esserci di mezzo una discussione con la Commissione Europea, guardando in tema di eventuali illegali aiuti di stato. In ogni caso, la Ministra ai Trasporti Paola De Micheli dichiara l'obiettivo di 100 aerei all'opera entro 5 anni, niente modello low cost, invece investimenti di qualità nella flotta e alleanze (indicate come snodo fondamentale dell'operazione) su voli e servizi con altre compagnie. In tema di esuberanti bocche sono cucite.

Tocca poi (novembre 2019) al Ministro per lo Sviluppo Economico Stefano Patuanelli di dichiarare che il consorzio tentato dal Conte 1 era venuto completamente meno. A sua volta, il premier Conte dichiara di non disporre di una soluzione di mercato a portata di mano. Rimangono (generiche e insufficienti) "le offerte di Ferrovie dello Stato e di Delta". Non si sa se verrà confermato "l'interesse di Lufthansa". La Commissione Europea ragiona con il governo italiano della possibilità legale, stando alla regolazione UE, di un Occorreva un'orribile destra, ahimè, per riuscire a togliere di mezzo ciarlatani politici e banditi blasonati e di governo dell'establishment liberista, e cominciare, pur con fatica, a parlare di trasmissione allo stato della questione Alitalia.

nuovo prestito statale di 400 milioni ad Alitalia.

Poi però piomberà la pandemia, e ben altri problemi entrano in campo. Si prevede che il traffico aereo rientrerà a regime solo nel 2023, nel frattempo opererà in termini estremamente ridotti.

### **Qualche ulteriore ragionamento**

Tra gli effetti importanti dell'invecchiamento del parco vettori di Alitalia e dell'alleanza con le compagnie alleate più tecnologiche (tra cui, prima di tutto, Francia e KLM) c'è la consegna larga delle lunghe percorrenze a queste compagnie e, di converso, la consegna ad Alitalia, sempre più, a quelle brevi. Ciò risulterà dannosissimo in più sensi: le brevi percorrenze danno meno guadagni delle lunghe, inoltre Alitalia si troverà in concorrenza largamente perdente con un'Alta Velocità ferroviaria in forte sviluppo. Parimenti dannosissimo risulterà il tentativo di concorrere, sul piano delle rotte brevi, con i prezzi di Ryanair. Essendo il parco vettori italiano privo dei mezzi necessari per rimontare, ne aumenteranno comparativamente i costi di gestione rispetto a quelli di compagnie tecnologicamente più moderne. Peserà così ad Alitalia, via via, anche l'onere pesantissimo dell'acquisto di nuovi vettori.

L'attuale governo, ciò avendo recentemente ragionato, accanto al rinnovamento dei vettori porrà il riposizionamento sulle lunghe percorrenze. Lo spazio c'è tutto: Alitalia non ha più voli che arrivano in Cina o in Brasile ecc.

Occorrerà anche correre: Lufthansa e Air France più Delta sono ormai pronte al rilancio, passata la pandemia.

Tra le ipotesi di governo c'è quella, legata a esigenze finanziarie, dell'associazione ad Alitalia con un partner privato. Occorrerà sceglierlo molto bene, ammaestrati come siamo dalle disgrazie anche in esperienze contigue.

Giova in ultimo rammentare che la Commissione Europea tramite la Vicepresidente Margrethe Vestager sorveglierà con estrema attenzione il rilancio di Alitalia.

**30 settembre in serata**

## **Il rifiuto italiano del MES impedisce agli altri paesi UE di portare a conclusione l'Unione Bancaria**

Questo rifiuto, cioè, non è solo questione nostra nazionale. Infatti, per completare l'Unione Bancaria è richiesto il consenso di tutti i 27 paesi UE: e la riforma del Meccanismo Europeo di Stabilità è parte necessaria di questo completamento, poiché esso ha il compito di fare da "paracadute finale" (backstop), a partire dal 2023, del Fondo Unico di Risoluzione Bancaria, e dato che l'Eurogruppo (organismo informale che riunisce i ministri economici della zona euro in discussioni sulle questioni legate all'euro) è intenzionato ad avviare tale Fondo entro fine anno, cioè entro la fine dell'attuale settennato UE di bilancio.

Insomma, l'impuntatura insensata che sta proseguendo dei 5 Stelle fa problema e danno anche a livello UE, oltre a ridicolizzare il nostro paese.

**Che cosa è l'Unione Bancaria e perché è molto importante per il nostro paese.** Dispone di:

**1. Meccanismo di Risoluzione Unico.** Scopo di questo meccanismo è garantire una risoluzione ordinata delle banche in dissesto, con costi minimi per i contribuenti e per l'economia reale.

**2. Ambito di applicazione.** Quando tutte le norme relative al meccanismo di Risoluzione Unico entreranno in vigore, esse si applicheranno alle banche degli stati membri della zona euro (e a quelle degli altri paesi UE che scelgano di aderire all'Unione Bancaria).

**3. Struttura.** Elemento chiave dell'Unione Bancaria è il Meccanismo di Risoluzione Unico, che si compone di:

**3.1, un'autorità di risoluzione** a livello UE: il Comitato di Risoluzione Unico

**3.2, un Fondo di Risoluzione Comune,** finanziato dal settore bancario.

**4. Regolamento relativo al Meccanismo di Risoluzione Unico e al Fondo di Risoluzione Unico.**

**5. Obiettivi principali:**

- rafforzare la fiducia nel settore bancario
- impedire la corsa agli sportelli (e al contagio da pandemia)
- ridurre al minimo la relazione negativa tra banche ed emittenze sovrane
- eliminare la frammentazione del mercato interno dei servizi finanziari.

**6. Comitato di Risoluzione Unico.** Principale organo decisionale del Meccanismo di Risoluzione Unico, esso:

- decide in merito ai programmi di risoluzione per le banche in dissesto (che includono l'applicazione di strumenti di risoluzione e l'utilizzo del Fondo di Risoluzione Unico)
- è direttamente responsabile delle fasi di pianificazione e risoluzione delle banche transfrontaliere e delle grandi banche dell'Unione Bancaria soggette alla vigilanza della Banca Centrale Europea
- è responsabile di tutti i casi di risoluzione, indipendentemente dalla dimensione della banca, qualora per la risoluzione si debba ricorrere al Fondo di Risoluzione Unico
- ha la responsabilità ultima di tutte le banche dell'Unione Bancaria e può quindi decidere in qualsiasi momento di esercitare i suoi poteri nei confronti di qualunque banca.

**Come si muove al momento l'UE riguardo alla posizione limbica del MES in Italia**

Per ora l'UE dichiara "ottimismo" in tema di cambiamento della posizione dei 5 Stelle: ma durerà poco, se i 5 Stelle non metteranno da canto il loro veto. Sarebbe il caso che Conte si dia da fare invece di cincischiare: se ci tiene a continuare a essere preso sul serio a livello europeo questa faccenda del veto dev'essere tolta di mezzo, e prima sarà meglio sarà.

E' intervenuto l'altro ieri su la Repubblica il Segretario generale del MES, l'italiano Nicola Giammarioli. Questi ha dichiarato che "ai primi di marzo, quando si cominciava a intravedere la portata catastrofica della crisi covid, ci riunimmo in una stanza qui nella sede del MES nel Lussemburgo e ci chiedemmo: cosa possiamo fare per aiutare i paesi europei? Così è sorto il Pandemic Crisis Support, approvato dai ministri finanziari in maggio: e fin dall'inizio era chiaro che non avrebbe avuto nulla a che fare con i nostri interventi passati. La linea di credito sanitaria vale 36 miliardi per l'Italia, e si distingue nettamente dalle nostre attività tradizionali; l'unica condizione è che venga usata per gli interventi nella sanità resi necessari da questa sciagurata pandemia. Ci rendiamo conto che il caso ha assunto toni accesi, noi vogliamo presentare la

situazione nei suoi termini oggettivi, posso assicurare che il nostro sforzo è animato da un autentico spirito di solidarietà per i paesi più colpiti” dal covid. “Se un paese” il MES lo “utilizza, fino al 2% del PIL del 2019, potrà utilizzare le risorse proprie che si liberano per altre emergenze come le scuole”, anche con vantaggio economico, “visto che i fondi saranno a interessi negativi, quindi determinando “un risparmio per le casse italiane valutato in 4-5 miliardi in dieci anni”.

“Il Commissario Gentiloni e il Vicepresidente Dombrovskis... hanno inviato quest’estate a tutti i governi una lettera ufficiale rassicurandoli che la linea di credito del MES a sostegno della crisi pandemica è completamente diversa dagli strumenti utilizzati in passato. Si tratta di un caso eccezionale, come eccezionali sono la pandemia e la recessione che ne è seguita. La sorveglianza rafforzata della Commissione si limiterà al controllo che i fondi ricevuti siano effettivamente spesi per la sanità”.