

Alitalia, ok dei soci all'aumento capitale Ma British attacca: è aiuto di Stato

«Ci aspettiamo che la Commissione europea intervenga per sospendere questo aiuto manifestamente illegale». Così Iag, la holding che controlla British Airways, Iberia e Vueling, ha commentato gli ultimi sviluppi su Alitalia e in particolare l'intervento di Poste italiane, per "salvare" la compagnia aerea di bandiera. «Siamo sempre stati contrari a ogni forma di aiuto statale. È protezionismo, mina la competizione e favorisce quelle compagnie aeree in fallimento che non sono al passo con la realtà economica», ha aggiunto Iag. Da Bruxelles è arrivata la prima risposta della Commissione: «Solo dopo la notifica delle misure adottate - ha detto Antoine Colombani, portavoce del commissario alla Concorrenza, Joaquin Almunia - saremo in grado di valutare la loro compatibilità con le norme Ue sugli aiuti di Stato». Dal governo italiano il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha spiegato che «il governo non dà aiuti di Stato» e che l'esecutivo ha soltanto «favorito l'incontro tra privati».

I SOCI DECIDONO - Ma questa è l'ennesima giornata cruciale per il futuro di Alitalia: si è protratta nella notte l'assemblea fiume degli azionisti per approvare l'aumento di capitale da 300 milioni deliberato dal cda dell'11 ottobre, più 200 milioni di nuove linee di credito da parte del sistema bancario. L'assemblea è in corso ininterrottamente dalle 17 di lunedì. Un comunicato sull'esito della riunione è atteso in mattinata. Diversi i nodi sul tavolo, che stanno monopolizzando l'attenzione dei soci: c'è infatti da discutere il valore della società stabilito da Credit Suisse su una forchetta da 0 a 150 milioni e che comporta cambiamenti nel valore delle quote dei vecchi azionisti; l'approvazione dell'aumento sul quale gli azionisti vogliono capire bene termini e condizioni; le linee guida del piano industriale, forse da rivedere in base alla situazione economica del Paese ancora vista in peggioramento; infine la manovra da 500 milioni nel suo complesso, che prevede l'intervento di Poste e delle banche nel capitale. Rimane poi il punto interrogativo sull'intervento di Air France-Klm al piano di salvataggio di Alitalia. Secondo quanto riportato dal giornale francese Les Echos dopo l'appoggio di Poste Italiane il gruppo transalpino esige una ristrutturazione del debito.

NO DI LUFTHANSA - Intanto sulla possibilità di un interessamento per Alitalia arriva il commento di Martin Riecken, portavoce europeo della compagnia aerea tedesca Lufthansa: «In questo momento Lufthansa è fortemente impegnata in sfide interne, soprattutto con il nostro programma che mira a garantire una maggiore efficienza. Pertanto non abbiamo alcun interesse a guardare ad altre compagnie aeree, inclusa Alitalia».

RISTRUTTURAZIONE - Gli analisti di Credit Suisse sostengono invece che gli investitori «non si sorprenderanno di fronte alla volontà di Air France di investire ancora in Alitalia». E sottolineano però che «è necessario che un aumento di capitale porti ad una ristrutturazione di successo». Dopo aver indicato che la ristrutturazione del 2009 era dettata più da problemi di generazione di fatturato piuttosto che di efficienza dei costi, gli analisti della banca svizzera affermano che «il semplice taglio delle rotte in perdita non è una via certa per raggiungere la profittabilità, visti gli indici di riempimento di Easyjet e Ryanair». In ogni caso, «la combinazione tra l'incoraggiamento del governo Italiano a Poste Italiane ad entrare nel capitale di Alitalia e la concessione a Emirates per iniziare a servire da Malpensa l'aeroporto Jfk di New York questo mese suggeriscono che la priorità politica sia il mantenimento di posti di lavoro piuttosto che la profittabilità della Compagnia, evidenziando il fatto che un investimento di Air France in Alitalia debba essere effettuato per forza alle condizioni di Air France».

LA DUREZZA DEL WSJ - La vicenda Alitalia sta creando interesse in tutto il mondo. Essa «incarna il fallimento della politica industriale» dell'Italia, scrive il Wall Street Journal in un articolo dedicato alla compagnia di bandiera. Il giornale economico Usa spiega che la prolungata recessione economica che sta attraversando il Paese «ha esacerbato la mancanza di competitività» delle aziende italiane, «già svantaggiate da un enorme peso fiscale, complicatissime leggi sul lavoro, alti costi energetici e ingerenze politiche». E così la base industriale del Paese «si sta erodendo» con i vari settori, come quello siderurgico e automobilistico, un tempo comparti dinamici e vibranti, che tagliano posti di lavoro o spostano la produzione all'estero. Alitalia ne è «l'esempio più eclatante». I vari governi che si sono succeduti, sottolinea il Wsj, per anni hanno tenuto i rivali di Alitalia «a distanza» ma quando è arrivata la 'deregulation' del trasporto aereo alla fine degli anni '90, la compagnia si è ritrovata impreparata ad affrontare la concorrenza.

L'ATTACCO DELL'FT - Il protezionismo industriale è tornato di moda a Roma» sostiene invece un editoriale del Financial Times dedicato alla compagnia aerea italiana. L'Italia, scrive il quotidiano finanziario britannico, ha bisogno di investimenti esteri per uscire dalla sua profonda crisi economica ma i politici sono troppo presi dall'ammantarsi nella bandiera per rendersene conto. Il giornale ripercorre la vicenda Alitalia, cita quanto accaduto nel 2008 con il governo Berlusconi e dice che «il governo ha scelto di ripetere lo stesso errore», trovando una soluzione che lasci l'azienda in mani italiane. Il risorgere del nazionalismo nell'ambito degli affari «getta un'ombra» sulla sincerità del presidente del Consiglio che ha più volte ripetuto di voler attrarre gli investimenti esteri e ha varato anche l'operazione «Destinazione Italia», scrive il Financial Times, concludendo che la strategia di Roma su Alitalia fornisce un messaggio contraddittorio.

