

Alitalia, è scontro sugli aiuti di Stato. British Airways contesta l'operazione. Assemblea fiume per l'aumento di capitale. Aeroflot e Lufthansa si chiamano fuori. Il Financial Times: «Siete protezionisti»

ROMA Assemblea straordinaria fiume per Alitalia sull'aumento di capitale da 300 milioni di euro e altri 200 milioni di linee di credito per evitare che gli aerei rimangano a terra. Prima dell'assemblea c'è stata una lunghissima riunione del consiglio d'amministrazione della compagnia dove non è stato raggiunto un accordo completo con i francesi che hanno insistito con una posizione molto dura contro il possibile ampliamento delle rotte a lungo raggio e l'acquisto di nuovi aerei. Il cda ha anche esaminato le stime degli advisor sul valore assegnato ad Alitalia (che secondo il Credit Suisse sarebbe tra 0 e 150 milioni): una valutazione che ha un peso rilevante nei nuovi assetti azionari perché quanto più sarà alto l'attuale valore dell'azienda, tanto più dovranno pagare i nuovi soci come le Poste Italiane che ha già dichiarato di voler mettere a disposizione 75 milioni di euro. Gli attuali patti parasociali prevedono una maggioranza dell'80% per le scelte strategiche come nuove alleanze industriali o l'ingresso di nuovi azionisti: attualmente il gruppo franco-olandese, con una quota del 25%, ha una sorta di "diritto di veto" che verrebbe a decadere nel caso della mancata partecipazione all'aumento di capitale che decurterebbe in misura rilevante (pare di oltre il 50%) la quota in mano ad Air France-Klm. Ieri da Parigi i vertici della compagnia franco-olandese hanno ribadito di essere interessata a salire al 50% di Alitalia, al fine di ottenerne la gestione operativa e poter così attuare un piano di ristrutturazione vero e proprio. Un piano all'insegna del ridimensionamento della flotta e dell'organico, taglio dei costi e recupero di efficienza analogamente a quanto sta portando avanti in casa propria dove si sta trattando un piano di riduzione del personale per 2.800 addetti, un recupero di efficienza del 20% e una riduzione del debito da 6,5 a 4,5 miliardi. Sulla vicenda Alitalia ieri si è scatenata una bufera a livello internazionale. Iag, l'holding che controlla British Airways, Iberia e Vueling, è andata all'attacco contro l'operazione voluta dal governo italiano: «Ci aspettiamo che la Commissione Europea intervenga per sospendere questo aiuto manifestamente illegale. Siamo sempre stati contrari ad 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». Un primo esposto è già stato inviato alla Commissione Europea dal Codacons che manifesta «gravi preoccupazioni» per l'ingresso di Poste. «Tale acquisizione azionaria non appare certamente come un affare per Poste dal momento che Alitalia, secondo il codice civile e le norme dell'Enac - aggiunge il Codacons - dovrebbe dimostrare continuità aziendale e quindi prova di non essere insolvente o illiquida, pertanto tale intervento potrebbe configurarsi come un aiuto attraverso risorse statali sotto la veste di acquisto di titoli». In serata è arrivata una prima reazione da Bruxelles: «Solo dopo la notifica delle misure adottate saremo in grado di valutare la loro compatibilità con le norme Ue sugli aiuti di Stato», ha detto il portavoce del commissario Ue alla concorrenza Joaquin Almunia. Tra i possibili candidati alternativi ai francesi ieri si sono autoescluse Aeroflot e Lufthansa. «Al momento non stiamo studiando alcun possibile acquisto di quote azionarie di Alitalia», ha osservato Irina Dannenberg, portavoce di Aeroflot. Ma, secondo fonti del settore, la compagnia di bandiera russa potrebbe invece essere interessata a diventare partner di Alitalia sulla base di un serio disegno industriale e finanziario, ritenendo la compagnia italiana complementare al proprio mercato. «Lufthansa non prevede attualmente investimenti in altre compagnie. E questo comprende anche Alitalia», ha detto Martin Riecken, portavoce del vettore aereo tedesco.

Il Financial Times: «Siete protezionisti»

L'accusa del quotidiano finanziario all'esecutivo. Critiche anche dal Wall Street Journal

ROMA Botta e risposta a distanza fra il Financial Times ed il governo Letta sul tema, tornato d'attualità ancora una volta con Alitalia, del protezionismo. «Il protezionismo industriale è tornato di moda a Roma», attacca a testa bassa il Financial Times, con Palazzo Chigi che ribatte a stretto giro sostenendo che «non è protezionismo, ma il contrario». Quella su Alitalia, dicono fonti del governo, «è un'operazione per arrivare a negoziare la fusione con un partner internazionale in condizione di spuntare risultati positivi». I politici sono «troppo presi dall'ammantarsi nella bandiera per rendersene conto», aveva scritto in precedenza il quotidiano della City, che, ripercorrendo la vicenda, cita quanto accaduto nel 2008 con il governo Berlusconi e scrive che l'esecutivo Letta «ha deciso di ripetere lo stesso errore», trovando una soluzione che lascia l'azienda in mani italiane e che «non ha nessuna logica industriale». Infatti, afferma l'Ft, «non ci sono ovvie sinergie tra le Poste e una compagnia aerea» e dunque la soluzione «puzza di aiuti di Stato occultati», con le Poste controllate al 100% dal Tesoro. Non risparmia critiche nemmeno il Wall Street Journal, secondo il quale la vicenda Alitalia è anche «l'esempio più eclatante» del fallimento della politica industriale italiana. Nel caso di Alitalia, i vari governi che si sono succeduti, hanno tenuto i rivali della compagnia «a distanza», ma quando è arrivata la “deregulation” del trasporto aereo alla fine degli anni '90, Alitalia si è ritrovata impreparata ad affrontare la concorrenza. La prolungata recessione economica - sottolinea il quotidiano economico Usa - ha esacerbato la mancanza di competitività di molte aziende italiane, già svantaggiate da un enorme peso fiscale, complicatissime leggi sul lavoro, alti costi energetici e ingerenze politiche».

