

## Alitalia-Etihad, prime grane dalla Ue. Bruxelles: non basta la maggioranza, anche il controllo della compagnia aerea deve rimanere in mani europee

ROMA L'accordo Alitalia-Etihad non è ancora agli atti, seppure sia arrivato alla stretta decisiva. Ci vuole ancora un po' di tempo per trovare la quadratura del cerchio su debito e esuberi. Eppure l'Europa ha già fatto sentire la sua voce, con una puntualità e una solerzia riservata a pochi dossier sul tavolo di Bruxelles. E non a caso, viste gli avvertimenti preoccupati di British Airways, Lufthansa ed Air France per il nuovo asse Alitalia-Etihad.

I PALETTI

Dunque, «non basta che la maggioranza delle azioni» di Alitalia «rimanga in mani europee», dice il portavoce del commissario Ue ai Trasporti Siim Kallas. «Anche il controllo della compagnia deve restare appannaggio dell'Europa, se l'Italia non vuole violare il regolamento 1008/2008». Insomma, sotto la proprietà italiana non deve restare soltanto il 51% del capitale, ma anche la governance della società. E «spetta alle autorità italiane che hanno concesso la licenza a operare valutare e garantire il rispetto della norma». Perlomeno in prima battuta, osserva Bruxelles.

Era scontato che l'ombra della Germania, della Gran Bretagna e della Francia si sarebbero affacciate per difendere i propri interessi, dati i valori economici in campo. Ma difficilmente questa volta il governo italiano potrà stare a guardare senza respingere qualsiasi tentativo per frenare la nuova alleanza nei cieli. «Alitalia-Etihad è un'operazione industriale. Punto. Senza aiuti di Stato», ha detto infatti nei giorni scorsi al Messaggero il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, che oggi sarà a Bruxelles. E ancora: «Nessuno nell'Ue pensi di mettere i bastoni tra le ruote».

Da tempo, per la verità, la commissione europea, che recentemente ha inviato una lettera al governo chiedendo informazioni sulla trattativa, ribatte sul punto cruciale del controllo.

Dopo una prima valutazione che spetta alle autorità italiane che hanno concesso la licenza, in un secondo momento, «la Commissione può chiedere all'Italia ulteriori documenti rilevanti, se lo ritiene necessario», secondo la prassi illustrata dalla stessa portavoce Ue. Nel caso poi di dubbi sul controllo, Bruxelles potrebbe aprire una fase di pre-procedura con una «lettera pilota» che solleciti delle informazioni aggiuntive. Non è escluso, però, che come in altri casi, Bruxelles si affacci per chiedere lumi già prima di questa fase e in via informale. Del resto, ci sono già sul tavolo due casi simili a quello di Alitalia, secondo la portavoce. E uno di questi riguarda proprio l'investimento Etihad nel capitale di Air Berlin. Ma come mai un dossier scottante come quello della Cargolux giace da anni ignorato a Bruxelles? Com'è possibile che la compagnia lussemburghese possa fare indisturbata concorrenza sleale sul trasporto merci anche in Italia?