

Alitalia-Etihad, nuova grana europea

ROMA La Commissione Europea non molla la presa su Alitalia-Etihad. Anzi, poche ore dopo l'annuncio sull'intesa raggiunta martedì 24 sulla partecipazione del 49%, la Direzione generale che vigila sulla concorrenza Ue ha alzato il tiro e chiesto nuove informazioni alla rappresentanza permanente italiana a Bruxelles. Il veicolo è una lettera confidenziale, dai toni apparentemente soft, che però adombra l'ipotesi di aiuti di Stato da parte del governo italiano. Un sostegno indebito e quindi fuori dalle regole Ue. Nel mirino, anche se le Poste non sono mai citate, c'è l'ingresso nel capitale nella compagnia del colosso allora guidato da Massimo Sarni. Ingresso che, come si ricorderà, favorì lo sviluppo della trattativa con il vettore di Abu Dhabi e la contestuale ricapitalizzazione.

Nella missiva, che il Messaggero ha potuto leggere, è scritto nero su bianco che le informazioni inviate dalle autorità italiane il 15 maggio 2014, e che escludevano l'ipotesi di aiuti di Stato, «non sono sufficienti e ci sono profili da chiarire». Soprattutto, incalzano i burocrati di Bruxelles, bisogna che le risposte giungano presto. «fornendo entro il 22 luglio tutte le notizie richieste per consentire alla Commissione di valutare e decidere se sono stati violati gli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea». Norme che riguardano, come accennato, proprio i sostegni di Stato e la loro compatibilità.

NOTIZIE INSUFFICIENTI

Tre in sostanza le richieste della Commissione alle autorità italiane (ministero delle Infrastrutture) che a loro volta dovranno girare le domande ad Alitalia. «Si prega di fornire una versione completa e non oscurata del verbale del cda di Alitalia dell'11 ottobre 2013». Cda che - è giusto ricordare - approvò una manovra da 520 milioni (300 milioni di aumento di capitale da parte dei soci e 220 milioni di nuove linee di credito) e che ratificò l'arrivo di Poste nel capitale con 75 milioni. Con il contestuale avvio di tutta una serie di accordi commerciali e industriali (dall'It alle sinergie con Mistral) tra Alitalia e l'ente postale. E' evidente che la Commissione, probabilmente sollecitata dai vettori europei concorrenti, cerca qualche appiglio per dimostrare che l'intervento di Poste spa, al 100% controllata dal Tesoro, non può essere inserito in uno schema di mercato. Anche se a questa osservazione ha già risposto più volte il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, respingendo al mittente le critiche, spiegando che non solo si tratta di una operazione di mercato ma che le sinergie tra i due gruppi hanno un valore di svariati milioni di euro. Parole che però non sono bastate a frenare l'azione di Bruxelles. Che chiede, al secondo punto della lettera, di «avere una copia della fairness opinion (la valutazione del prezzo di Alitalia, ndr) predisposta da Credit Suisse e menzionata a pagina 8 del verbale del cda Alitalia» sempre dell'11 ottobre 2013. Non solo. La Commissione vuole anche un aggiornamento «sulle negoziazioni e sulle discussioni in corso» tra le due compagnie. Infine, chiede di sapere se le informazioni «fornite siano o meno di natura confidenziale». Tanto scrupolo desta interrogativi visto il pressing di Lufthansa, AF e British Airways che premono per bloccare le nozze, preoccupate per l'arrivo di un temibile concorrente.

Riusciranno Lupi e Alitalia a disinnescare la mina Ue? Qui si vedrà la capacità del nostro governo di far valere le proprie ragioni in Europa, magari mettendo sul tavolo casi scandalosi di aiuti di Stato (come la vicenda Cargolux, il carrozzone alimentata dal governo lussemburghese con 400 milioni) mai presi in considerazione da Bruxelles. In ogni caso, l'azione di disturbo dei burocrati Ue ha già prodotto una prima riflessione: che farà Poste, cui fa capo il 20% di Alitalia, di fronte all'aumento di capitale per 200 milioni da poco deliberato dal cda della compagnia? Sottoscriverà i 40 milioni di pertinenza o si tirerà indietro per non regalare altri argomenti all'indagine di Bruxelles?