

Alitalia, parte la procedura ma col freno a mano tirato

giovedì 12 giugno 2008

LA STAMPA.it - 12 giugno

Ue: i 300 milioni sono aiuto di Stato, ma si possono usare

MARCO ZATTERIN

BRUXELLES

La Commissione europea apre la procedura d'investigazione formale sul prestito ponte da 300 milioni di euro concesso dallo Stato all'Alitalia e poi destinato in conto capitale.

Ma la notizia non è nell'inchiesta - ormai scontata - quanto nel guanto di velluto con cui Bruxelles maneggia la pratica. La lettera con le richieste di chiarimento sull'operazione è scritta con l'inchiostro più dolce trovato a Palazzo Berlaymont. Salta agli occhi il fatto di «non aver ritenuto necessario ordinare la sospensione» del finanziamento alla luce della «buona collaborazione con le autorità italiane». E con essa anche i tempi previsti per gestire il dossier - «sino a 18 mesi» - un'era geologica per una compagnia sull'orlo del tracollo. Gli uomini dell'esecutivo Ue dicono che si tratta di una normale amministrazione. Sarà vero? È un'azienda che vende voli in diretta concorrenza con altri vettori internazionali che si trova in coma farmacologico e che viene tenuta in vita da un'erogazione pubblica per evitare il fallimento. E il «sceriffo europeo che, dopo aver fatto trapelare dubbi su quello che temeva fosse l'ennesimo aiuto di Stato non ammissibile, adesso si limita a volerne sapere di più». Può darsi che i fatti dimostrino che i tecnici della Commissione stanno agendo secondo il copione istituzionale. Ma il sospetto che si proceda col freno a mano tirato per ragioni politiche resterà legittimo. Bruxelles afferma che la facoltà concessa ad Alitalia di imputare i 300 milioni del prestito in conto capitale è «volto a consentire alla compagnia di preservare il valore del capitale per scongiurare l'apertura di una procedura concorsuale e permetterne l'eventuale privatizzazione». Questo, si sottolinea, «potrebbe costituire un aiuto di Stato incompatibile con le regole Ue e potrebbe conferirle un vantaggio ingiustificato nei confronti dei concorrenti». Così si presenta la necessità «di analizzare in modo approfondito la natura dell'intervento pubblico», valutando se un investitore privato si sarebbe comportato come il governo.

Roma ha 15 giorni lavorativi per richiedere la riservatezza delle informazioni contenute nella procedura e un mese per presentare osservazioni. Quindi la parola passerà ai terzi. Finora sei vettori hanno protestato con Bruxelles, anche se nella lettera spedita alla Farnesina si cita Ryanair e non British Airways, che poi è quella che urlato di più. La Ue promette «di fare al più presto». I punti da chiarire sono tanti: dall'incognita della sentenza della Corte di Giustizia (9 luglio) sulla ricapitalizzazione di Alitalia del 1997-2001. «Non è un problema - dicono a Bruxelles - la compagnia ha beneficiato di un altro aiuto per il salvataggio nel 2004 e quindi non può ricevere per dieci anni altri fondi». Restano i favoritismi possibili, che Bruxelles smentisce con forza. Alitalia può contare sull'occhio di riguardo del commissario ai Trasporti Antonio Tajani, che non può deviare il procedimento, ma può far sì che Roma abbia il tempo. Il presidente Barroso, che vuole essere riconfermato nel 2009, difficilmente spingerà per dare un dispiacere a Silvio Berlusconi, sul cui sostegno conta molto. Tutto questo sfida la durezza auspicata da altri commissari quali Neelie Kroes (Concorrenza), l'inglese Mandelson (pro British) e l'irlandese McCreevy (che ha a cuore Ryanair). Solo dietrologie? Il presidente della camera Gianfranco Fini, in visita a Bruxelles, dice che «Tajani mi ha riferito che è accaduto ciò che era previsto e prevedibile senza che vi sia per l'Italia la condizione peggiore preventivata, come qualcuno strumentalmente aveva detto in Italia». Una frase che lascia spazio a molte interpretazioni.