



Maresca: ormai è un vettore senza mercato

All'ateneo udinese la lezione dell'ex consigliere della compagnia. «Operazione dubbia»

L'aumento di capitale da 500 milioni previsto per Alitalia non risolverà i problemi, strutturali e di mercato, della compagnia nazionale di bandiera e, anzi, l'intervento di Poste Italiane potrebbe essere visto dall'Ue come un vero e proprio aiuto di Stato per una società che già nel 2009, all'atto della privatizzazione decisa dal governo Berlusconi, è andata largamente in deroga al diritto comunitario e italiano della concorrenza.

Ne è convinto il professor Maurizio Maresca, ordinario di diritto dell'Unione Europea all'Università di Udine, già consigliere di amministrazione di Alitalia dal 1997 al 2004 e consigliere giuridico del ministero dei trasporti e della navigazione sino al 1999, che venerdì ha tenuto una lezione aperta sul tema ripercorrendo il passato re-

cente e il presente della compagnia di bandiera nazionale.

«L'aumento di capitale preventivato - ha spiegato - non risolve in alcun modo i problemi di Alitalia per il semplice motivo che questi sono strutturali e, soprattutto, non esiste un preciso progetto industriale alle spalle. Non si capisce, infatti, con quale partner la compagnia svilupperà il proprio vettore. Alitalia siglerà un patto con Sky Team? Con qualcun altro? O proverà a viaggiare con le proprie gambe? E a questa domanda se ne innescerà poi un'altra a stretto giro di posta: quale sarà l'alleato strate-

gico americano, fondamentale per competere nel mercato globale, della società? Se si dovesse optare per Air France, per esempio, è chiaro che la compagnia di bandiera francese porterebbe con sé Delta, altrimenti bisognerebbe individuare un altro vettore inserito pesantemente oltre Atlantico. Sono tutti questi, questi, che evidenziamo come i 500 milioni di ricapitalizzazione rappresentino più un tampone d'emergenza che una reale soluzione ai decennali problemi della società».

Maresca, poi, evidenzia anche i dubbi che potrebbero sor-



Maurizio Maresca

gere a Bruxelles per questo tipo d'intervento potenzialmente contrario alla normativa europea in tema di concorrenza. «Poste Italiane è Stato - ha con-

tinuato il professore - ed è evidente come i 70 milioni promessi da Sarmi rappresentino un aiuto governativo. Ma è altrettanto vero come nell'operazione globale si intersechino anche i contributi di alcuni istituti di credito, Intesa San Paolo e Unicredit, che pur essendo a tutti gli effetti banche di sistema rappresentano un'iniziativa privata. E immagino che il governo italiano, in sede comunitaria, si difenderà spiegando che proprio per questo motivo si tratta di un'operazione di mercato e non di un aiuto di stato».

Il nocciolo della questione, in

definitiva, per l'ex consigliere di amministrazione di Alitalia è che la compagnia di bandiera, ormai, non ha più futuro. «I grandi problemi che hanno ucciso la società - ha concluso Maresca - sono due. Il mercato più forte d'Italia è quello del Nord, ma da anni Lufthansa lo sta attirando in Baviera con collegamenti continui e tariffe vantaggiose per cui, ormai, chi vola business lo fa via Monaco e non via Fiumicino. E poi Alitalia ha perso la ricchissima tratta Roma-Milano uccisa dall'avvento dei treni ad alta velocità. In definitiva, quindi, la compagnia è diventata un vettore senza mercato e che economicamente parlando è destinata alla crisi. Significherebbe dire addio a 4-5 milioni di viaggiatori che annualmente transitano per Fiumicino».

Mattia Pertoldi