

Dopo le europee

Ita-Lufthansa, per i burocrati di Bruxelles ora si può fare

ECONOMIA

18_06_2024



**Ruben
Razzante**



Qualcuno li definirebbe "i miracoli del voto europeo". Per mesi e mesi la telenovela Ita-Lufthansa ci ha regalato varie perle, con tanti stop and go, e la minaccia di un nulla di fatto. Ora però che l'Unione europea sta cambiando pelle e che gli attuali vertici di

Bruxelles non sono più così sicuri di rimanere al loro posto dopo l'esito del voto di dieci giorni fa, come per incanto arriva il via libera a quell'operazione di mercato. Incrinatosi forse in via definitiva l'asse franco-tedesco, sembrano venuti meno i veti francesi e le altre resistenze figlie di bizantinismi di piccolo cabotaggio ed ecco che l'accordo italo-tedesco prende forma.

D'altronde, l'acquisizione di una quota di minoranza di Ita Airways da parte del colosso dell'aviazione tedesca Lufthansa rappresenta una delle operazioni più significative nel settore aereo europeo degli ultimi anni. E, c'è da augurarselo, pone le premesse per la fine dello storico sfruttamento delle tasche degli italiani da parte dei diversi governi che hanno attinto ai soldi pubblici per continuare a foraggiare i lauti stipendi e gettoni di presenza dei vertici della nostra compagnia di bandiera, senza mai adottare modelli di business realmente convincenti. Dietro il paravento delle molteplici operazioni di risanamento si sono sempre celati gli appetiti della politica e delle lobby che hanno spacciato per difesa dell'italianità della compagnia becere operazioni di potere.

Come detto, dopo un lungo percorso pieno di ostacoli regolatori e negoziati complessi, è arrivato il via libera definitivo da parte dell'Antitrust dell'Unione europea nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano e di Lufthansa relativamente all'investimento della società tedesca in Ita Airways. Un cambiamento di approccio importante, dato che lo scorso marzo la Commissione [aveva presentato](#) una serie di obiezioni e perplessità sull'accordo e sembrava essere contraria. Pochi giorni fa Lufthansa [aveva proposto](#) di modificare alcune condizioni per venire incontro alle richieste della Commissione. Per ora le autorità europee avrebbero comunicato alle loro controparti italiane solo un positivo orientamento "preliminare". L'eventuale approvazione definitiva dovrebbe arrivare entro il prossimo 4 luglio, dato che il documento deve ancora essere materialmente scritto e approvato. Ma si tratterebbe, ormai, di dettagli. La sostanza è che l'affare decolla.

L'accordo tra il governo italiano e Lufthansa [era stato annunciato](#) alla fine di maggio dello scorso anno e prevede che Lufthansa acquisti il 41% di Ita Airways (attualmente è controllata al 100% dal Ministero dell'Economia) attraverso un aumento di capitale di 325 milioni di euro. L'accordo prevede anche ulteriori aumenti di capitale negli anni successivi con due passaggi, prima al 90 e poi al 100% entro il 2033, con un investimento complessivo di 829 milioni di euro. Dunque il destino della nostra compagnia di bandiera è di finire definitivamente in mani straniere.

Ma questo accordo non è stato privo di critiche e opposizioni. La Commissione

europea, rappresentata dalla commissaria alla Concorrenza, Margrethe Vestager, aveva espresso preoccupazioni significative riguardo alla possibile riduzione della concorrenza sia sulle rotte a breve che a lungo raggio. In particolare, si temeva che la combinazione di Ita e Lufthansa potesse creare una posizione dominante su alcune tratte europee e intercontinentali, soprattutto considerando la già limitata concorrenza da parte delle compagnie low-cost su alcune di queste rotte. Sembrerebbe però che proprio l'ulteriore pacchetto di rimedi presentato giorni fa dal vettore tedesco per tranquillizzare in via definitiva Bruxelles sia stato decisivo. Gli aggiustamenti proposti cumulativamente dalle due compagnie sono riusciti a convincere l'Antitrust dell'Ue che le nozze Ita-Lufthansa non andrebbero a ridurre la concorrenza su un certo numero di rotte a corto raggio tra l'Italia e l'Europa centrale, come su alcune rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti, Canada e Giappone.

Ma occorre sottolineare il contesto politico in cui si è sbloccata la situazione. Le recenti elezioni europee hanno visto un significativo consolidamento delle forze di destra, inclusa quella guidata da Giorgia Meloni. Questo cambiamento politico ha giocato un ruolo determinante nel far superare i veti e le resistenze che fino ad allora avevano bloccato l'accordo. La nuova configurazione del Parlamento europeo e il cambiamento negli equilibri di potere potrebbero aver favorito una maggiore apertura verso l'accordo.

La domanda che molti si pongono è se l'Unione europea vedrà questa partnership Ita-Lufthansa come un valore aggiunto per la competitività e l'innovazione nel settore aereo, oppure se la percepirà come una minaccia al libero mercato. Le implicazioni di questa scelta regolatoria sono immense, poiché potrebbero delineare nuovi confini operativi e strategici per le compagnie aeree dentro e fuori dal continente.

Nel frattempo, l'ottimismo è palpabile tra i dipendenti e gli stakeholder di Ita. Un'integrazione con Lufthansa non solo potenzierebbe la rete operativa di Ita con accesso a nuovi mercati, risorse e tecnologie, ma potrebbe anche elevarne il marchio e la competitività su scala globale. Per Lufthansa la partnership significherebbe un rafforzamento della sua posizione in Italia, uno dei mercati aerei più trafficati d'Europa. Tutto questo a qualcuno (soprattutto ai francesi) dava fastidio. Ma il voto dell'8 e del 9 giugno ha rovesciato il tavolo delle alchimie di Bruxelles e ha dissolto le nubi che si addensavano all'orizzonte di quell'importante accordo. E forse gli italiani hanno smesso di pagare per l'ennesimo carrozzone improduttivo.