

---

## **Αντίστροφη μέτρηση για την Alitalia, «στα χέρια» της FSI το μέλλον της**

---

2019/04/19 08:43 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

---

Στις 30 Απριλίου - σε λιγότερο από δυο εβδομάδες - εκπνέει και η νέα διορία διάσωσης της Alitalia. Είχε κηρύξει πτώχευση τον Μάιο του 2017 και επιβιώνει έκτοτε μόνον χάρη στις κρατικές ενέσεις ρευστότητας, σύμφωνα με την DW.

Το αρχικό πλάνο προέβλεπε περιορισμένης έκτασης και χρονικής διάρκειας οικονομικές ενισχύσεις, προκειμένου να μην καθηλωθούν στο έδαφος τα αεροσκάφη της Alitalia.

Ωστόσο η ιταλική κυβέρνηση αναγκάστηκε να παρατείνει κάθε τόσο την πιστωτική γραμμή. Ο δημόσιος διαχειριστής πτώχευσης κλήθηκε να βάλει σε τάξη τα οικονομικά του άλλοτε κολοσσού, αλλά και να αναζητήσει επίδοξο αγοραστή. Η νέα προθεσμία λήγει στις 30 Απριλίου.

Πώς όμως έφτασε σε αυτό το σημείο ο ιταλικός αερομεταφορέας, με ένα τόσο ένδοξο παρελθόν; «Τις δεκαετίες του 1970 και 1980 ήταν μια ιδιαίτερα επικερδής επιχείρηση, ωστόσο σε ένα προστατευόμενο μονοπώλιο», επισημαίνει στο γερμανικό πρακτορείο ειδήσεων ο ειδικός σε θέματα αερομεταφορών Αντρέα Γκιουρίτσιν.

«Από τη στιγμή που άνοιξε η αγορά για τους ανταγωνιστές, η Alitalia άρχισε να χάνει όλο και περισσότερο χρήματα». Από το 2007 η εταιρεία βρέθηκε τρεις φορές στα πρόθυρα της χρεοκοπίας. Μετά τις δυο πρώτες κρίσεις τόσο η Air France-KLM όσο και η Etihad επιχείρησαν να την εξυγιάνουν, αλλά χωρίς επιτυχία.

### **Στα χέρια της FS το μέλλον της Alitalia**

Με δεδομένο το περιορισμένο ενδιαφέρον των επενδυτών η ιταλική κυβέρνηση προσανατολίζεται στο μεταξύ περισσότερο σε λύση που θα φέρει και «δημόσια σφραγίδα». Τι σημαίνει αυτό;

Ο αντιπρόεδρος της κυβέρνησης και υπ. Βιομηχανίας Ντι Μάιο έχει αναθέσει στην κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων Ferrovie dello Stato Italiane, μητρική της TRAINOSE, να επιληφθεί της Alitalia.

Η FS ωστόσο, αν και αρκετά επικερδής τα τελευταία χρόνια, δεν φαίνεται να είναι σε θέση να σηκώσει μόνη της το βάρος του αερομεταφορέα ενώ την ίδια ώρα

δυσκολεύεται να βρει και εταίρους.

**Οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι φέρονται διατεθειμένοι να αναλάβουν το 30%, άλλο ένα 15% θα μπορούσε να περάσει στο υπ. Οικονομίας** -καθιστώντας έτσι το δημόσιο μέτοχο της εταιρείας- ενώ για άλλο ένα 15% φέρεται να ενδιαφέρεται η αμερικανική Delta. Το πρόβλημα;

Για το υπόλοιπο 40% δεν διαφαίνεται κανένας ενδιαφερόμενος. Σε ιταλικά μέσα ενημέρωσης καλλιεργείται η φημολογία ότι ασκούνται πιέσεις στην οικογένεια Μπένετον, προκειμένου να συνδράμει και αυτή τις προσπάθειες διάσωσης. Πέρα από την ομώνυμη μάρκα ρούχων η γνωστή εταιρεία ελέγχει τα δυο αεροδρόμια της Ρώμης αλλά και αυτοκινητόδρομους.

### **Αισιόδοξη η κυβέρνηση**

Παρότι ο χρόνος μετρά πλέον αντίστροφα και η καταληκτική ημερομηνία πλησιάζει πλέον απειλητικά, στο κυβερνητικό επιτελείο κυριαρχεί ένα κλίμα συγκρατημένης αισιοδοξίας. «Πιστεύω ότι τις επόμενες μέρες θα έχουμε καλές ειδήσεις», εκτίμησε ο Ντι Μάιο. «Ελπίζω ότι θα είμαι ο τελευταίος υπουργός που ασχολείται με την κρίση της Alitalia».

Εντούτοις στην παρούσα φάση δεν μπορεί να αποκλειστεί το σενάριο και νέας παράτασης πέραν της 30ης Απριλίου.

Σε κάθε περίπτωση πάντως η Alitalia θα πρέπει να επιστρέψει τα κρατικά δάνεια που έλαβε τα τελευταία χρόνια, όπως αξιώνουν οι ευρωπαϊκές αρχές ανταγωνισμού. Επίσης, κάποια στιγμή θα πρέπει να εξέλθει από τη διαδικασία πτώχευσης.

Στα 70 και πλέον χρόνια της ιστορίας της η Alitalia έπεσε συχνά θύμα κακοδιαχείρισης, με ενίοτε ωμή και ζημιογόνα παρέμβαση τόσο της πολιτικής όσο και των συνδικάτων. Τη χαριστική βολή έδωσαν στον άλλοτε ιταλικό γίγαντα των αιθέρων τόσο οι εταιρίες χαμηλού κόστους, όσο και τα τρένα υψηλής ταχύτητας.

Οι νυν διαχειριστές έχουν καταφέρει ωστόσο να περιορίσουν σημαντικά τις ζημίες της εταιρίας. Ενώ το 2016 οι ζημίες είχαν ανέλθει στα 410 εκατομμύρια ευρώ, το 2018 η Alitalia κατέγραψε απώλειες 154 εκατομμυρίων ευρώ προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων.

Ειδικοί εκτιμούν ότι θα χρειαστούν επενδύσεις ύψους δυο δισεκατομμυρίων ευρώ - κυρίως για την αγορά νέων αεροσκαφών- για να υπάρξει πραγματική στροφή του ιταλικού αερομεταφορέα και να επιστρέψει στην κερδοφορία.