

Risarcimento per morte da vaccino

Titolo originale: Entschädigung nach Impftod

Fonte: Frankfurter Allgemeine Zeitung

Autore: Matthias Rüb

Data pubblicazione: 20.05.2022

Francesca T., insegnante genovese di 32 anni, è morta il 4 aprile 2021 nel reparto di terapia intensiva dell'Ospedale San Martino. La causa del decesso è stata determinata come trombosi cerebrale. Due giorni prima la giovane donna, in buona salute, aveva ricevuto una dose del vaccino Astra-Zeneca contro il Covid-19. Dopo poche ore dalla somministrazione la donna ha accusato forti mal di testa. Il giorno dopo i genitori hanno trovato la figlia priva di sensi. La donna è stata portata d'urgenza in ospedale, dove è morta il giorno seguente.

L'esame medico legale ha rivelato che Francesca T. è morta per gli effetti collaterali del vaccino. L'ufficio del pubblico ministero ha interrotto l'indagine penale su eventuali casi di negligenza nei confronti dei medici della clinica e del centro di vaccinazione. L'improvvisa trombosi cerebrale è stata direttamente e causalmente collegata alla somministrazione della dose, hanno dichiarato i medici specialisti e i medici legali.

Il tribunale di Genova ha stabilito che alla famiglia della donna spetta un risarcimento di 77.468 euro. È la prima volta che un tribunale italiano ordina allo Stato di pagare un risarcimento per gli effetti collaterali delle vaccinazioni. In corso ci sono numerosi altri casi. La maggior parte riguardano giovani donne che si sono ammalate gravemente o sono morte poco dopo essere state vaccinate con il vaccino Astra-Zeneca. Restano tuttavia da chiarire le cause dei decessi avvenuti poco dopo la somministrazione di altri vaccini.

I genitori dell'insegnante deceduta e i loro avvocati vogliono intentare una causa civile contro lo Stato italiano, visto l'esiguo risarcimento per la perdita della figlia. Nel momento della somministrazione, la donna era soggetta all'obbligo di vaccinazione professionale per i dipendenti che lavorano in asili, scuole e università.

A gennaio il governo italiano ha deciso di istituire un fondo di risarcimento per le vittime degli effetti collaterali delle vaccinazioni. Quest'anno verranno messi a disposizione 50 milioni di euro, l'anno prossimo altri 100. Non è merito del ministro della Salute Roberto Speranza, che è effettivamente responsabile del fondo, bensì il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti a spingere per questa misura. In Italia

sono soprattutto i partiti di sinistra a sostenere l'obbligo universale di vaccinazione. Gli scettici e gli oppositori della vaccinazione obbligatoria appartengono prevalentemente ai partiti di destra.

Vi sono opinioni contrastanti sul fatto che la vaccinazione obbligatoria per le persone di età superiore ai 50 anni, introdotta il 1° febbraio e in vigore fino al 15 giugno, sia stata un successo o meno. La misura non ha portato ad un aumento significativo del tasso di vaccinazione in questa fascia d'età, che si attesta attorno al 93%.

Le autorità affermano che finora sono stati inviati 1,2 milioni di avvisi per il pagamento della sanzione prevista di 100 euro e che altri 600.000 verranno inviati nei prossimi giorni. Si tratta della più grande azione punitiva nei confronti di cittadini innocenti nella storia della Repubblica.

L'accordo italiano di Lufthansa

Titolo originale: "Der Italien-Deal der Lufthansa"

Fonte: Handelsblatt

Autore: J. Koenen, A. Schütze

Data pubblicazione: 20.05.2022

Lunedì Lufthansa e il gruppo MSC presenteranno la loro offerta per l'acquisizione di ITA.

Per gli investitori dovrebbe essere una buona notizia: se l'acquisizione di ITA andrà in porto, non sarà così costosa come ci si aspettava. Secondo informazioni di esperti del settore, la più grande compagnia aerea europea investirà meno denaro di quanto era stato inizialmente previsto. Sarà la compagnia di navigazione svizzera MSC a farsi carico della maggior parte del costo dell'acquisizione. Negli scorsi mesi molti azionisti e analisti hanno manifestato preoccupazioni, chiedendosi se Lufthansa sarebbe stata in grado di affrontare un'acquisizione del genere, poco dopo il salvataggio statale in seguito alla pandemia. Alex Irving della Bernstein Research, per esempio, sosteneva che investire in ITA avrebbe spento le speranze per un maggior stanziamento di capitale. Pare invece che l'acquisizione non andrà a gravare eccessivamente sul bilancio dell'azienda, in una prima fase. Secondo i media italiani Lufthansa avrebbe acquistato fino al 40% delle azioni di ITA, per un totale di 400 milioni di euro. Ma gli esperti sostengono che la quota sarà inizialmente molto più esigua.

Si tratterà di un accordo commerciale che andrà a regolare la cooperazione con MSC. Lufthansa assumerà la guida operativa. Per MSC non sarà un problema effettuare un anticipo finanziario, visto che si deve ancora stabilire a livello contrattuale come Lufthansa aumenterà la propria quota nel tempo.

Lufthansa e MSC dovrebbero presentare un'offerta concreta lunedì prossimo. Prima si dovranno chiarire ancora molti dettagli, stando a quanto dicono fonti vicine ai negoziati. ITA, ad esempio, ha concesso agli offerenti l'accesso ai suoi libri contabili più tardi del previsto. Per questo motivo rimane ancora spazio di manovra su questioni centrali come la valutazione. Recentemente i media italiani hanno stimato il valore dell'impresa tra 1,2 e 1,4 miliardi di euro. Lufthansa non si è espressa a riguardo. Un portavoce del gruppo ha fatto riferimento alle dichiarazioni rilasciate dall'amministratore delegato di Lufthansa Carsten Spohr in occasione dell'assemblea generale annuale di qualche giorno fa. Spohr ha ribadito il suo interesse per ITA e ha sottolineato che l'Italia è il secondo mercato estero più importante per l'azienda.

ITA è il nuovo successore di Alitalia, fallita nel maggio 2017 e poi tenuta in vita per anni grazie a contributi statali. Nel mese di agosto 2021 è stata interrotta la vendita dei biglietti. In ottobre sono partiti ufficialmente i voli di ITA, che ha mantenuto i velivoli di Alitalia, ma si è liberata dei suoi oneri finanziari. Il governo italiano, attualmente proprietario di ITA, e il presidente del consiglio di amministrazione Alfredo Altavilla hanno chiarito fin da subito che

la nuova compagnia aerea aveva bisogno di un partner forte. Altavilla e colleghi hanno sempre ammesso di vedere Lufthansa adatta a questo ruolo.

Tuttavia l'Italia deve assicurarsi che la Commissione europea non metta i bastoni tra le ruote: per anni Bruxelles ha visto il sostegno prestato dallo stato italiano al gruppo Alitalia in modo estremamente negativo. Pertanto il governo di Roma ha avviato un processo ufficiale, nel corso del quale si sono formati tre gruppi di offerenti. Oltre a Lufthansa/MSL ed Air France-KLM, anche la compagnia aerea statunitense Delta ha manifestato interesse. Tra gli interessati figura anche l'investitore statunitense Indigo Partners, che detiene una quota di partecipazione nella compagnia aerea low-cost ungherese Wizz Air.

Difficile valutare le reali possibilità di Air France-KLM e Delta. Air France continua ad usufruire di aiuti statali, per un valore di miliardi di euro. In questi casi la Commissione europea vieta le grandi acquisizioni. Delta, invece, ha già dichiarato di non voler investire in ITA. Entrambe hanno unito le forze con il fondo di private equity Certares. Resta da vedere se questo aiuterà Air France-KLM a soddisfare le condizioni previste dall'UE. Contemporaneamente Air France sta pianificando un aumento di capitale di quattro miliardi di euro per rimborsare gli aiuti statali ricevuti.

MSL partner di Lufthansa

Air France ha uno stretto rapporto con l'Italia. Da alcuni anni la compagnia aerea francese deteneva una quota di partecipazione in Alitalia e aveva cercato di rilevarla completamente, ma l'operazione è fallita nel 2008. Assieme ad Air France, ITA fa parte anche dell'alleanza aerea Skyteam. Il Presidente francese Emmanuel Macron, tuttavia, non si è espresso in merito ai recenti piani. Lo Stato francese detiene una quota di partecipazione in Air France.

Secondo gli ambienti finanziari questo è un buon segno per Lufthansa/MSL. Oltretutto MSL non è stata coinvolta come partner da Lufthansa, ma su iniziativa dello Stato italiano. Il proprietario di MSL è Gianluigi Aponte, un imprenditore italiano.

Negli ultimi mesi, per via dell'interruzione delle catene di approvvigionamento e delle alte tariffe nel settore delle navi container, Aponte ha ottenuto ottimi profitti. MSL gestisce inoltre navi da crociera i cui scali avvengono solitamente per via aerea. Per questo Aponte spera di lavorare in sinergia con Lufthansa.

Lufthansa è interessata al mercato italiano da molti anni. Ma l'inserimento è piuttosto difficile, nonostante l'azienda sia già attiva in Italia con la filiale Air Dolomiti. I vettori low-cost Ryanair e Easyjet hanno approfittato della crisi di Alitalia per assicurarsi ampie quote di mercato sulle rotte a breve e medio raggio. Probabilmente Lufthansa si concentrerà soprattutto sul traffico a lungo raggio. In questo caso la compagnia potrebbe indirizzarne una parte attraverso i due snodi di Francoforte e Monaco e utilizzare ancora meglio i jet presenti.