



Ufficio stampa
e internet

Senato della Repubblica
XVII Legislatura

LA VICENDA ALITALIA

Selezione di articoli dal 2 al 27 settembre 2013



Rassegna stampa tematica

SOMMARIO

Testata	Titolo	Pag.
IL FATTO QUOTIDIANO	MA IL CIELO E' SEMPRE PIU' NERO (E. Liuzzi)	1
SOLE 24 ORE	ALITALIA, SEMESTRALE A FINE MESE (G. Dragoni)	3
MF IL QUOTIDIANO DEI MERCATI	IN ALITALIA ENTRANO LEISTNER E MARSILI (M. Romano)	4
CORRIERE DELLA SERA	AZIONISTI DIVISI SUI FONDI PER ALITALIA (F. Tamburini)	5
GIORNALE	IN ITALIA COMPAGNIE AEREE A SECCO (P. Stefanato)	7
MF IL QUOTIDIANO DEI MERCATI	ALITALIA VERSO ETIHAD-AIR FRANCE (A. Zoppo)	8
MESSAGGERO	ALITALIA, SPUNTA UN PIANO GARANTITO DALLE BANCHE (R. Dim.)	9
REPUBBLICA	LA PELLE DEGLI OPERAI (A. Sofri)	10
AFFARI & FINANZA SUPPL. de LA REPUBBLICA	ALITALIA, ULTIMA CHIAMATA PER ABU DHABI (E. Livini)	11
REPUBBLICA	AIR FRANCE RISTRUTTURA ANCORA E TAGLIA ALTRI 3.000 POSTI (L. Cillis)	14
REPUBBLICA	"AIR FRANCE INVESTA O ESCA DA ALITALIA" (L. Cillis)	15
ESPRESSO	SALVATE I SALVATORI DI ALITALIA (V. Malagutti)	16
REPUBBLICA	ALITALIA, MISSIONE AD ABU DHABI ETIHAD AL FIANCO DI AIR FRANCE (L. Cillis)	18
SOLE 24 ORE	IL "NO" DEI BIG DEL GOLFO E LE MOSSE DEL SOCIO FRANCESE (G. Dragoni)	19
STAMPA	L'OTTIMISMO E IL RISCHIO DELLA PALUDE (F. Manacorda)	20
LE FIGARO	AIR FRANCE-KLM HE'SITE A' VOLER AU SECOURS D'ALITALIA (V. Collet)	21
SOLE 24 ORE	AIR FRANCE PUNTA AL 50% DI ALITALIA (M. Moussanet)	22
IL FATTO QUOTIDIANO	LA STRATEGIA DEI FRANCESI PER AVERE ALITALIA A DUE SOLDI (D. Martini)	24
REPUBBLICA	COSI' LA FINANZA TRICOLORE HA AFFOSSATO TELECOM (A. Penati)	25
CORRIERE DELLA SERA	ALITALIA, LE MOSSE DI AIR FRANCE E IL FUTURO DA COMPAGNIA REGIONALE (A. Baccaro)	27
LES ECHOS	EN CRISE, ALITALIA ATTEND FALDE D'AIR FRANCE-KLM (P. De Gasquet)	28
REPUBBLICA	TRATTATIVA CON AIR FRANCE IN STALLO SENZA ACCORDO ALITALIA IN PICCHIATA (L. Cillis)	29
CORRIERE DELLA SERA	E DA ROMA ARRIVA UN VIA LIBERA PARIGI PUO' RADDOPPIARE FINO AL 50% (A. Baccaro)	30
SOLE 24 ORE	MIRE ESTERE SU TLC, ALITALIA E FINMECCANICA, IL SISTEMA-ITALIA SI SCOPRE SENZA CAPITALI (A. Graziani)	31
MF IL QUOTIDIANO DEI MERCATI	AIR FRANCE, FUMATA GRIGIA SU ALITALIA (A. Zoppo)	32
CORRIERE DELLA SERA	E I "PATRIOTTI" ABBANDONARONO ALITALIA (S. Rizzo)	33
STAMPA	DAI TELEFONI AGLI AEREI ADDIO AL MITO DEL TRICOLORE (F. Manacorda)	34
MESSAGGERO	IL MERCATO DECIDE, L'ITALIA RESTA AL PALO (O. De Paolini)	35
FOGLIO	LE TRIBOLAZIONI PARALLELE DI TELECOM E ALITALIA, PRIVATIZZATE ALL'ITALIANA (A. Brambilla)	36
MF IL QUOTIDIANO DEI MERCATI	LA COMPAGNIA PREnda ESEMPIO DA LUFTHANSA-SWISS (D. Jarach)	37
LE MONDE	ECO & ENTREPRISE-DEFICITAIRE, LA COMPAGNIE AERIENNE ALITALIA EST A LA RECHERCHE D'INVESTISSEURS (P. Ridel)	38
LES ECHOS	ALITALIA : ROME FAVORABLE A' UNE PRISE DE CONTROLE PAR AIR FRANCE-KLM (B. Trevidic)	39
CORRIERE DELLA SERA	AIR FRANCE: "ALITALIA ALLA PORTATA" MA SUL DEBITO INCOGNITA AIR ONE (A. Baccaro)	40
CORRIERE DELLA SERA Ed.Roma	ALITALIA, APPELLO A LUPI: SCONGIURARE I LICENZIAMENTI (Pa.Fo.)	41
STAMPA	L'AMAREZZA DI PRODI: "CONTA POCO AVERE RAGIONE A POSTERIORI" (F. Martini)	42
STAMPA	"ALITALIA ALLA NOSTRA PORTATA MA COSI' COM'E' NON VA BENE" (A. Barbera)	43
PADANIA	ALITALIA: NON SOLO FRANCIA, C'E' ANCHE DUBAI	44
LIBERO QUOTIDIANO	ALITALIA E ANSALDO LE PREDE FUTURE IN CORSA FRANCIA, USA E GIAPPONE (N. Sunseri)	45
MF IL QUOTIDIANO DEI MERCATI	AIR FRANCE TAGLIA IL DEBITO ALITALIA (A. Zoppo)	47
CORRIERE DELLA SERA	Int. a M. Lupi: "GLI STRANIERI NON CI FANNO PAURA LA RETE? SARA' PUBBLICA E ITALIANA" (A. Baccaro)	48
UNITA'	Int. a I. Visco: "E' IL SEGNO DEL DECLINO, BERLUSCONI PRIMO RESPONSABILE" (B. Di Giovanni)	49
SECOLO XIX	Int. a S. Cofferati: "E LA DISFATTA DEL MADE IN ITALY" (G. Ferrari)	50
REPUBBLICA	Int. a I. Gutgeld: "COSI' REGALIAMO DUE COLOSSI, IL GOVERNO AGISCA" (V. Conte)	51
REPUBBLICA	LA NORIMBERGA DEL CAPITALISMO (A. Penati)	52
REPUBBLICA	L'AEREO FRANCESE (F. Fubini)	54
SOLE 24 ORE	CRISI ALITALIA, TOCCA A PARIGI (G. Dragoni)	55
STAMPA	LE CONDIZIONI PER NON FINIRE IN SERIE B (M. Deaglio)	56
GIORNALE	GRANDI IMPRENDITORI MA PICCOLI CAPITALISTI (N. Porro)	57
GIORNALE	LA SFIDA IMPOSSIBILE DEL "CAPITANO" COLANINNO (G. De Francesco)	58
LIBERO QUOTIDIANO	TROPPI IMPRENDITORI RISCHIANO SOLO CON I SOLDI DEGLI ALTRI (B. Villois)	59
GIORNO/RESTO/NAZIONE	UN PAESE IN SALDO (G. Turani)	60

SOMMARIO

Testata	Titolo	Pag.
ITALIA OGGI	L'ITALIANITA' DELLE IMPRESE, UNA BANDIERA SDRUCITA (P. Magnaschi)	61
MF IL QUOTIDIANO DEI MERCATI	ECCO COME E' MISERAMENTE FALLITA LA POLITICA INDUSTRIALE ITALIANA	62
TEMPO	ISTITUZIONI MIOPI E FINANZIAMENTI FINITI (F. Caleri)	63
MF IL QUOTIDIANO DEI MERCATI	ALITALIA, OGGI ULTIMA CHIAMATA (A. Zoppo)	64
REPUBBLICA	PIANO LACRIME E SANGUE TARGATO PARIGI PRONTO IL TAGLIO DI OLTRE 2000 POSTI (L. Cillis)	65
UNITA'	ALITALIA DECIDE L'AUMENTO VERTICE DEI MINISTRI A PARIGI (L. Matteucci)	66
SOLE 24 ORE	ADR: CON I FRANCESI FIUMICINO RISCHIA IL RIDIMENSIONAMENTO (L. Serafini)	67
CORRIERE DELLA SERA Ed.Roma	EFFETTO ALITALIA ADR FRENA SUL RADDOPIO DI FIUMICINO (P. Foschi)	68
IL FATTO QUOTIDIANO	L'ALITALIA? PER IL PD CI PENSA L'AZIONISTA (G. Meletti)	69
SOLE 24 ORE	Int. a F. Zanonato: "STOP AI FRANCESI, PER ALITALIA ALTRI PARTNER" (C. Fotina)	70
FOGLIO	Int. a E. Morando: TELECOM, ALITALIA E LE RESPONSABILITA' CULTURALI DEI POPULISMI DI SINISTRA (C. Cerasa)	71
CORRIERE DELLA SERA	Int. a W. Walsh: "MOSSA A RISCHIO DEI FRANCESI PARIGI DEVE GIA' PENSARE A KLM" (G. Ferraino)	72
REPUBBLICA	Int. a M. Ponti: "FUSIONE UNICA ALTERNATIVA AL FALLIMENTO" (C. Scozzari)	73
MESSAGGERO	Int. a G. Gros-pietro: GROS-PIETRO: "DECISIVA LA QUALITA' DELL'INFRASTRUTTURA" (R. Dimoto)	74
FOGLIO	Int. a H. Pottering: "L'INDUSTRIA VA VIA DAI PAESI NON COMPETITIVI". PARLA POTTERING	75
GIORNO/RESTO/NAZIONE	Int. a I. Cipolletta: INDUSTRIA, L'ITALIA CROLLA IN EUROPA CIPOLETTA: "TARTASSATI DALLA POLITICA" (M. Degli Esposti)	76
TEMPO	Int. a G. Tavaroli: "VE LO DICO IO CHE SO TUTTO DELL'AZIENDA C'E' IL RISCHIO PER LA SICUREZZA DELLO STATO" (M. Gallo)	77
CORRIERE DELLA SERA	LA LEZIONE? SERVONO IMPRENDITORI CHE CI METTANO LA LORO FACCIA (J. Vender)	78
CORRIERE DELLA SERA	"COGESTIONE", SE LA CGIL RINUNCIA AL TABU' (E. Marro)	79
SOLE 24 ORE	PERDITE PER 300 MILIONI NEL SEMESTRE (G. Dragoni)	80
UNITA'	LA RISCOPERTA DEL PUBBLICO (P. Bianchi)	81
GIORNO/RESTO/NAZIONE	PARADOSSO ITALIANO (M. Arpino)	82
GIORNO/RESTO/NAZIONE	NON TOCCATE QUEI RISPARMI (G. Turani)	83
MANIFESTO	CAPITALISMO ANNO ZERO (E. Grazzini)	84
MF IL QUOTIDIANO DEI MERCATI	L'ITALIANITA' E' UNA RISORSA SOLO SE ACCOMPAGNATA DA PIANI CONCRETI (A. De Mattia)	85
TEMPO	IL NUMERO TRE E LA MALEDIZIONE DELL'ITALIA (R. Riccardi)	86
VOCE REPUBBLICANA	DEL DECLINO DEL CAPITALISMO ITALIANO	87
IL FATTO QUOTIDIANO	LA GLORIOSA IMPRENDITORIA ITALIANA PERFINO PEGGIO DELLA POLITICA (A. Robecchi)	88
LE FIGARO	L'ITALIE S'INDIGNE DE LA PENTE DE SES FLEURONS INDUSTRIELS (R. Heuze)	89
LE MONDE	ECO&ENTREPRISE - LE MODELE CAPITALISTE ITALIEN EST EN BOUT DE COURSE (P. Ridet)	90
STAMPA	ALITALIA, IL GIORNO DELLA VERITA' AUMENTO DI CAPITALE DA 150 MILIONI (A. Barbera/A. Pitoni)	91
SOLE 24 ORE	UN RITARDO DI 380 GIORNI (G. Dragoni)	92
SOLE 24 ORE	ALITALIA, "MANOVRA" DA 455 MILIONI (G.D.)	93
SOLE 24 ORE	LUPI VOLA A PARIGI E ATTACCA ZANONATO: FRANCESI PRIMA SCELTA (M. Moussanet)	94
SOLE 24 ORE	RESTA L'IPOTESI "SOLUZIONE PONTE" (C.Fo.)	95
CORRIERE DELLA SERA Ed.Roma	TRAFFICO IN CALO E CASO ALITALIA, CRISI IN AEROPORTO (P. Foschi)	96
GIORNALE	COLANNINO JUNIOR E IL "CONFLITTO" CON GLI AEREI DI PAPA'	97
FOGLIO	SVENDITE (E. Cisnetto)	98
CORRIERE DELLA SERA	LA CULTURA DEI SERVIZI IN ITALIA ANELLO DEBOLE DEL SISTEMA INDUSTRIALE (D. Di Vico)	99
CORRIERE DELLA SERA Ed.Roma	LE IMPRESE E IL TERRITORIO (E. Marro)	100
REPUBBLICA	LA MIA VERSIONE SU ALITALIA - LETTERA (A. Tajani/F.F.)	101
STAMPA	CASO ALITALIA COSI' SI SPEGNE UN PAESE (E. Moretti)	102
UNITA'	AEREI E TELECOMUNICAZIONI NEL DESERTO LIBERISTA (P. Bonaretti)	103
FOGLIO	ALLONTANA ITALIA	104
ITALIA OGGI	BOMBOLE AD OSSIGENO PER TELECOM ED ALITALIA (P. Magnaschi)	105
ITALIA OGGI	LE AZIENDE PUBBLICHE NON SONO UNA BESTEMMIA (S. Luciano)	106
MANIFESTO	IL CAPITALISMO NON HA NAZIONE (M. Bascetta)	107
MANIFESTO	DAL RINASCIMENTO AL DISFACIMENTO INDUSTRIALE (M. Bertorello)	108
VOCE REPUBBLICANA	QUANDO UN PAESE FALLISCE E' COSTRETTO A SVENDERE	109
LES ECHOS	ALITALIA OBTIENT UN BALLON D'OXYGENE DE 100 MILLIONS D'EUROS (P. De Gasquet)	110

Ma il cielo è sempre più nero

Compagnie che falliscono, altre oltre il rosso come la Meridiana. Passeggeri a terra nonostante il biglietto pagato, nessuna garanzia. La sicurezza che difetta oltre ogni regola

di **Emiliano Liuzzi**

L’ultima a entrare nel vortice della crisi si chiama Meridiana, già Alisarda, un gruppo storico per i cieli italiani, ma che è costata al principe ismailita, Karim Aga Khan, qualcosa come 500 milioni di euro negli ultimi sette anni. E solo per tenere la compagnia aerea in vita. L’ultimo bilancio, quello del 2012, si è chiuso con una perdita di 180 milioni di euro e di 50, invece, per Air Italy, che fa parte dello stesso gruppo. Così lo scorso 9 giugno il principe non ha partecipato neppure alla festa delle nozze d’oro della compagnia aerea, che ha fortemente voluto e mantenuto in vita nel corso degli anni. Ma è successo di più: Meridiana ha rinunciato alla continuità territoriale, cioè lo sconto sui biglietti per i residenti in Sardegna, in cambio di un finanziamento milionario da parte della Regione. “Riunisci a volare in Sardegna”, dice al *Fatto Quotidiano* Marta Cortesani, assistente di volo e sindacalista dell’Ugl, “vuol dire per Meridiana rinunciare a volare. È l’avviso di una chiusura, né più né meno”.

Sull’orlo della bancarotta

Notizia di qualche giorno fa, invece, è la manifestazione dei dipendenti Meridiana. In maniera spontanea e senza i picchetti del sindacato, i dipendenti si sono presentati davanti alla palazzina di Olbia, sede del gruppo, con il lutto al braccio. I dipendenti, 1.350 collocati in cassa integrazione a rotazione, contestano i “pesanti tagli del costo del lavoro” e il “disimpegno della Regione Sardegna nel rifinanziamento della continuità territoriale”. Un pilota, Sandro Spano, da dieci anni al comando degli aerei dell’Aga Khan, ha spiegato alla *Nuova Sardegna* che “è in corso un’acquisizione da parte della controllata Air Italy delle linee”. Un travaso di voli che permetterebbe alla compagnia di dismettere con più facilità. Anche se Air Italy vola grazie a una licenza temporanea rilasciata dall’Enac, l’11 gennaio del 2013. Ipotesi confermata da Cortesani: “Sì, Air Italy è una compagnia più snella e di facile gestione. Ha duecento dipendenti contro i duemila di Meridiana. Lo sappiamo da mesi che l’operazione era e sarebbe stata questa: creare una compagnia più piccola e chiudere Meridiana”.

Compagnia che fu solida, Meridiana è nata sulle ceneri di Alisarda, storia alle spalle e comunque un nome. Questo la

dice lunga sul far west dei cieli italiani, le compagnie fantasma che sono apparse e scomparse nel corso di questi ultimi anni. Col cerino lasciato sempre in mano all’Alitalia. Anche se pure lei mai goduto di ottima salute, dopo essere stata per un ventennio il serbatoio delle assunzioni clienti

telari a opera dei partiti e attraverso l’Iri, il gruppo che controllava la compagnia aerea di bandiera.

Ma per andare alle origini delle compagnie aeree private bisogna tornare agli anni Sessanta, quando viene fondata a Roma l’Itavia, vettore che arrivò a occupare mille dipendenti e riuscì a rubare notevoli porzioni di traffico all’Alitalia. La storia di Itavia è travagliata, ma soprattutto è la morte della compagnia, apparentemente in salute. Il 27 giugno del 1980 quando un missile abbatté il Dc9 sui cieli di Ustica, la compagnia viene condannata senza un giusto processo: cedimento strutturale, scarsa manutenzione sono le accuse. Fino all’epilogo della revoca delle concessioni da parte del potentissimo ministro socialista, Rino Formica. Curioso – e inspiegabile – è che la società Itavia, in amministrazione controllata dal 1981, risulta ancora oggi esistente.

Solo più fortunata, ma destinata a scomparire, fu la storia dell’Ati, aero trasporti italiani, società che nasce e viene controllata da Alitalia stessa. Ha un momento di fatturato che raggiunge i 32 miliardi di lire nel 1973. In quel momento la compagnia ha 13 Dc9 operativi e due milioni di passeggeri. Poco dopo la nascita, nel 1966, la compagnia si era anche assicurata i collegamenti interni in Libia. Aprì la sede in un bar dell’aeroporto Capodichino, a Napoli, un ufficio ricavato in un vecchio bar e finì per essere un gigante dei cieli italiani, confluito in Alitalia nel 1994. I duemila dipendenti (di cui 48 solo piloti) da quel giorno entrarono nella compagnia di bandiera. Il motivo: risparmio.

Questa la storia, in linea di massima. La situazione attuale non è migliore. In Italia sono 14 le compagnie aeree, autorizzate dall’Enac a trasportare più di 19 passeggeri. Di queste 14, cinque hanno la licenza sospesa o temporanea. Tra queste l’Air Vallee, Wind Jet ed Eagles che, attualmente, hanno gli aerei a terra per questioni da risolvere con l’Enac.

Scomparse dopo pochi mesi

Nel corso degli anni, di compagnie apparse, autorizzate a volare, e sparite nel niente sono molte, almeno un centinaio. Vite brevissime, a volte, lo spazio di pochi mesi. Come la

Eagles, appunto, sede a Marghera: inizia a volare il 24 agosto 2010, ha cessato il 4 ottobre dell'anno successivo. Ancora più breve la vita di Air Italica: compagnia fondata il 2 agosto 2001 stipulando un leasing per un ATR-72 da Alisea Airlines con il quale iniziò ad operare nel giugno 2003. A causa di problemi finanziari però fu costretta a sospendere i voli nell'autunno dello stesso anno.

Fallita anche Azzurra Air: fondata nel dicembre 1996 da Air Malta. Nel novembre 2003, venne annunciata l'acquisizione della francese Air Littoral da parte di Azzurra Air, ma l'accordo saltò il mese

successivo a causa delle cattive condizioni finanziarie di Azzurra Air, ceduta nel frattempo da Air Malta al fondo d'investimento "Seven group". Nel marzo 2004, le operazioni di volo terminarono.

Esperimenti durati lo spazio di pochi mesi anche per molte altre compagnie, di cui si trovano pochi cenni storici e flotte sempre molto ridotte, in alcuni casi a un solo aereo:

Alinord, Avianova, Azzura Air, CiaoFly (fallita) (2002 – 2002), CityFly (fallita) (2004 – 2006), Club Air (fallita) (2005 – 2006), Dolphin Air Express (fallita) (2004 – 2004), E R Air (Emilia-Romagna Airlines) (fallita) (1999 – 1999), EAS Aeroservizi (fallita) (2002 – 2002), Easy Islands (fallita) (2002 – 2004). Questo solo per citarne alcune. Tutte, comunque, hanno avuto una particolarità: i biglietti sono stati venduti fino all'ultimo istante, con i passeggeri non solo rimasti a terra, ma che difficilmente hanno avuto il rimborso.

Piloti in fuga verso Oriente

Il risultato è anche la sicurezza. L'Italia, un tempo, poteva vantare una squadra di piloti tra i più preparati del mondo. Venivano formati dalla 46 esima Aerobrigata di Pisa, lì dove iniziavano tutte le carriere. E da quel bacino andavano spesso a pescare le compagnie, soprattutto l'Alitalia. Oggi la consuetudine si è un po' smarrita. Ma soprattutto, con la compagnia di bandiera costretta a tagli continui per salvare i bilanci, i giovani preferiscono far base in Oriente, dove Qatar, Chatay Pacific, Singapore Airlines, offrono possibilità di carriera e stipendi ottimi. Tra l'altro senza neppure troppi sacrifici: "Lavoravo in Alitalia, adesso faccio base a Singapore, ma il tempo libero che passo a casa più o meno è lo stesso. E ho un posto fisso. Cosa che a Roma non era più garantito".

“ La società dell'Aga Khan ha appena compiuto 50 anni di vita ma due giorni fa ha rinunciato alla continuità territoriale, dunque nella pratica a volare a Cagliari e Olbia. Due mila posti di lavoro che vanno in fumo. E l'incubo di rotte concesse a linee aeree fantasma destinate a sparire in breve

ITAVIA
La prima compagnia privata italiana. Smise di volare dopo l'incidente di Ustica. Ansa

ATI
Aperta e chiusa da Alitalia per i collegamenti con il sud del Paese. Ha cessato l'attività nel 1994. Ansa

LEADER LOW COST
La compagnia irlandese è leader assoluta nel settore. Vola in tutta Europa. Ansa



Trasporto aereo. Nella riunione si sarebbe parlato di un possibile ingresso di Etihad con una quota del 30%

Alitalia, semestrale a fine mese

L'approvazione slitta a fine settembre - Leonardo advisor finanziario

Gianni Dragoni

ROMA

Alitalia ha rinviato alla fine di settembre l'approvazione della relazione sui conti del primo semestre, attesa nel consiglio di amministrazione di ieri. L'amministratore delegato, Gabriele Del Torchio, ha parlato nei mesi scorsi di «brutti conti» nel semestre. Tuttavia la gestazione del dossier contabile si rivela laboriosa, in particolare nella valutazione di alcuni oneri che andrebbero a sommarsi a un risultato di gestione già in profondo rosso. Il rinvio dei conti a fine settembre potrebbe servire anche a dare più tempo nel valutare sia le ipotesi di ricapitalizzazione, sia la ricerca di rifinanziamenti dalle banche per 300-350 milioni di euro. Banca Leonardo di Gerardo Braggiotti sarà consulente della compagnia «nei rapporti con il sistema bancario».

Nel primo trimestre le perdite dichiarate dal gruppo presieduto da Roberto Colaninno sono aumentate da 131 a 157 milioni. È pro-

babile che le perdite del primo semestre 2013 superino i 200 milioni. La chiusura al 30 giugno scorso avrà conseguenze anche sul patrimonio aziendale. Le perdite accertate potrebbero rendere urgente la ricapitalizzazione della compagnia dei «patrioti», la ventina di soci chiamati nel 2008 da Silvio Berlu-

LE NOMINE

Andrea Leistner è la nuova direttrice acquisti della compagnia. Massimo Marsili scelto come direttore commerciale

sconi e Corrado Passera.

Il patrimonio netto consolidato al 31 marzo 2013 era ridotto a circa 44 milioni, una piccola dote che potrebbe essere (stata) spazzata via dalle perdite del trimestre successivo. Tra queste potrebbero essere contabilizzati - materia allo studio di consulenti - anche gli accan-

tonamenti per le contestazioni di violazioni tributarie, parla a 33 milioni oltre alle sanzioni, legate alle società irlandesi di leasing aeronautico di proprietà di Air One, relative agli anni 2002-2008.

Un aumento di capitale per Alitalia appare inevitabile, al più tardi entro la fine dell'anno, intorno ai 500 milioni secondo voci. Ma i soci italiani sono in larga parte contrari a nuovi esborsi, alcuni non hanno versato 55 dei 150 milioni del prestito convertibile deliberato in febbraio. Intanto i debiti finanziari netti hanno superato il miliardo.

Per questo si cercano nuovi soci, in particolare tra le compagnie mediorientali. Secondo indiscrezioni, non confermate, nel cda ieri si sarebbe parlato della possibilità che Etihad, la compagnia di Abu Dhabi, entri con il 30% con il consenso di Air France-Klm, suo partner commerciale e primo azionista della Cai, sottoscrivendo un aumento di capitale. Per ora è un'ipotesi.

Banca Leonardo dovrà curare

la ricerca di nuovi prestiti bancari entro fine anno per almeno 300 milioni, cifra indicata in luglio da Del Torchio. Banca Leonardo si è già occupata della Cai nel 2008, è stata l'advisor del ministero dello Sviluppo (all'epoca guidato da Claudio Scajola) nella controversa valutazione dei cespiti dell'ex Alitalia pubblica comprati dalla Cai: Alitalia fu valutata 1.051 milioni dalla banca di Braggiotti, ma la Cai pagò qualche milione di euro in più Air One, benché fosse sette volte più piccola.

Del Torchio ha presentato al cda due nomine: la tedesca Andrea Leistner è la nuova direttrice acquisti della compagnia, proveniente da Costa crociere, al posto di Francesco Festa che ha lasciato la società; Massimo Marsili è il nuovo direttore commerciale, proveniente da Avis (autonoleggio), al posto di Gianni Pieraccioni che è uscito dalla compagnia. Ha lasciato Alitalia anche l'ex segretario dell'Antitrust Rita Ciccone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN CIFRE

157 milioni

Il trimestre

Nel corso dei primi tre mesi le perdite sono salite da 131 a 157 milioni di euro

44 milioni

Il patrimonio netto

Il patrimonio netto consolidato al 31 marzo 2013 ammontava a circa 44 milioni.

150 milioni

Il prestito convertibile

A febbraio varato un prestito convertibile da 150 milioni.

300 milioni

I prestiti

Banca Leonardo dovrà cercare nuovi prestiti per circa 300 milioni.



In Alitalia entrano Leistner e Marsili

di Mauro Romano

Slitta ancora l'approvazione dei conti del primo semestre di Alitalia, ma intanto la compagnia aerea ha messo mano all'organigramma corporate e chiamato in soccorso un advisor per gestire i rapporti con gli istituti di credito. La scelta è caduta su Banca Leonardo, che dovrà affiancare la compagnia nella gestione dei rapporti con le banche, come previsto nel piano industriale 2013-2016. Quanto alle new entry, il nuovo amministratore delegato Gabriele Del Torchio ha sostituito il chief commercial officer, Gianni Pieraccioni, chiamando al suo posto Massimo Marsili, reduce da una decennale esperienza nel gruppo Avis e prima ancora in General Electric. Cambio di poltrona anche nella direzione acquisti. La compagnia di bandiera ha infatti nominato Andrea Leistner nuova direttrice acquisti e servizi per Alitalia. Leistner vanta un passato in Costa Crociere, società in cui dal 2011 ha ricoperto la carica di vice presidente purchasing and supply chain. (riproduzione riservata)



La compagnia Lo scontro fra i soci e l'ipotesi di Mancuso al vertice

Alitalia, 350 milioni per il salvataggio

di FABIO TAMBURINI

Tutto sarà deciso nel Cda del 26 settembre. Lì sarà presentato agli azionisti di Alitalia un piano che prevede un rifinanziamento di 350 milioni, un mandato esplorativo a Rothschild approvato già dal 40% degli azionisti per nuove alleanze internazionali e forse la nomina a presidente dell'attuale vice, Salvatore Mancuso.

A PAGINA 49

Retroscena Sarà decisivo il consiglio di amministrazione del 26 settembre. Le dimissioni del segretario generale

Azionisti divisi sui fondi per Alitalia

Servono 350 milioni. La nomina di Rothschild e l'ipotesi Mancuso

L'autunno caldo di Alitalia si gioca su tre fronti: la ricerca di capitali e nuove linee di finanziamento per 350 milioni che servono a superare la stretta di liquidità finanziando il piano di rilancio, il mandato esplorativo a Rothschild dato da quasi il 40% degli azionisti di riferimento per nuove alleanze internazionali con manifestazioni d'interesse già presentate dalla russa Aeroflot e della Etihad airways di Abu Dhabi, la ricucitura dei rapporti all'interno del consiglio di amministrazione e la riorganizzazione ai vertici della società dopo il consiglio di amministrazione d'inizio settembre, che ha avuto momenti di grande tensione, con scambio di lettere e accuse reciproche.

Passaggio decisivo è la prossima riunione del consiglio, prevista giovedì 26 settembre. L'obiettivo è presentare agli azionisti i risultati del lavoro in cui sono impegnati Matteo Manfredi di Leonardo & co, che ha come regista Gerardo Braggiotti ed è stata nominata advisor finanziario, e l'intero gruppo dirigente della società, dal presidente Roberto Colaninno al vicepresidente Salvatore Mancuso (che ha deleghe operative e risulta particolarmente

attivo) fino all'amministratore delegato Gabriele Dal Torchio. Il piano di rifinanziamento deve dosare diversi ingredienti: l'incremento delle linee di credito, la sottoscrizione dei 55 milioni mancanti del prestito obbligazionario da 150 milioni richiesto ai soci nel febbraio scorso, il probabilmente inevitabile aumento di capitale. Per questo sono in pieno svolgimento gli incontri con le banche più esperte, da Unicredit a Intesa Sanpaolo, dal Monte dei Paschi alla Banca popolare di Sondrio.

Il dossier Alitalia, in particolare, è un nuovo terreno di confronto tra Unicredit e Intesa. Unicredit è l'istituto più esperto con crediti per 200 milioni (peraltro ampiamente garantiti) su circa un miliardo di esposizione complessiva della società verso le banche, ma Intesa è anche tra gli azionisti di riferimento nonché protagonista del piano industriale di rilancio. Proprio quel piano considerato con perplessità e un certo scetticismo da Unicredit.

L'impressione è che l'aumento di capitale risulterà indispensabile e che una parte degli azionisti coglierà l'occasione per disimpegnarsi. Un caso emblematico è quello del gruppo Marcegaglia, che possiede una

partecipazione inferiore all'1% soltanto simbolica (all'epoca del salvataggio di Alitalia Emma Marcegaglia era presidente di Confindustria) ma che certamente è in vendita. Il patto in via di scioglimento prevede la prelazione da parte degli altri soci fino a ottobre. Poi la parola toccherà al mercato. E, se gli azionisti della compagnia societaria attuale non aumenteranno le loro quote, serviranno altri sottoscrittori.

Molto dipenderà dal lavoro di Rothschild Italia, che ha avuto l'incarico dalla maggioranza degli azionisti italiani, tra cui spiccano il Fondo Equinox (quello del vice presidente di Alitalia, Mancuso), Intesa, Marco Tronchetti Provera, l'imprenditore napoletano Achille D'Avanzo. Non sono della partita invece, oltre alla Air France, Benetton e il gruppo Angelucci. Rothschild deve verificare se le manifestazioni d'interesse raccolte finora potranno davvero trasformarsi in partecipazione al capitale. Operazione assai complessa anche perché un passaggio decisivo sono i rapporti con Air France in un mondo, quello delle compagnie aeree che continua ad essere un club ristretto i cui iscritti sono ben attenti a non farsi scortesie

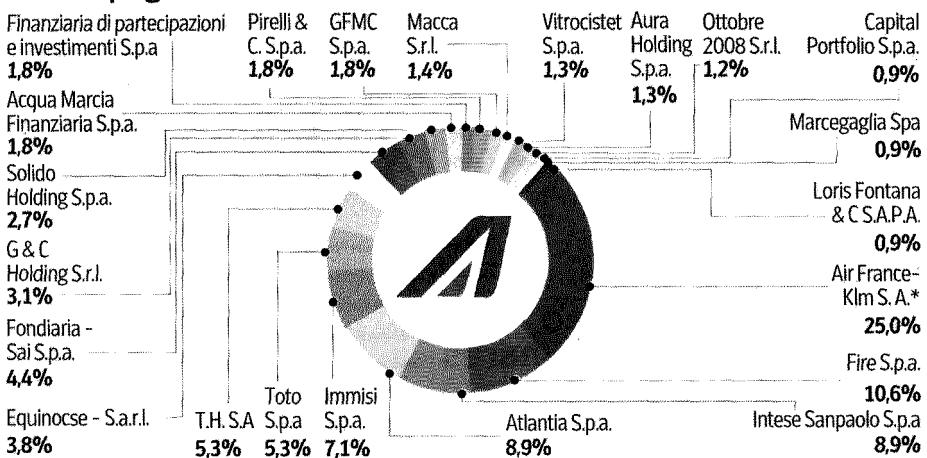
di sorta. Proprio Air France, d'altra parte, sta pagando un prezzo elevato alla grande crisi e tende a prendere tempo, poco disposta ad investire ancora subito in Alitalia. D'altra parte il terzo terreno delle verifiche di autunno riguarda lo stato dei rapporti al vertice. I francesi sono molto presenti nel seguire le vicende Alitalia, guidati da Jean-Cyril Spinetta, presidente e amministratore delegato della compagnia parigina. E non amano molto l'attivismo del vice presidente Mancuso, come conferma un episodio che ha reso animato l'ultimo consiglio di Alitalia. Spinetta ha messo a verbale pieno apprezzamento per l'ex capo dell'ufficio legale nonché segretaria generale del consiglio, Rita Ciccone, dimissionaria dopo scontri a ripetizione con Mancuso, come ha spiegato nella lettera inviata al consiglio e letta rapidamente da un imbarazzato Colaninno. Mancuso, che un anno fa era in totale disaccordo con lo stesso presidente, viene ritenuto il candidato naturale ad un eventuale avvicendamento al vertice. Eventualità respinta al mittente da chi lo conosce bene, che la definisce un'ipotesi lontana dai suoi obiettivi.

Fabio Tamburini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La compagine azionaria di Alitalia

*azioni di categoria «B»



AUTUNNO DIFFICILE La crisi investe i primi tre vettori del Paese

In Italia compagnie aeree a secco

Alitalia in cerca di altri 300 o 400 milioni entro l'anno. Colloqui con l'araba Etihad

Paolo Stefanato

■ «Autunno», per le compagnie aeree italiane, si presta a un facile doppio senso: rappresenta la stagione che si apre, ma anche il declino che le avvolge. Il trasporto aereo resta in crisi e nel nostro Paese i primi tre vettori per dimensioni sono al centro di trasformazioni che confermano le difficoltà: Alitalia, Meridiana e Blue Panorama. La prima è in affanno sulle disponibilità finanziarie ed è in cerca di soluzioni societarie; la seconda è ancora attiva grazie alle iniezioni di denaro del principe ismaelita Karim Aga Khan, che ne è l'azionista; e la terza sta sperimentando l'istituto del concordato preventivo in continuità (il *Chapter 11* americano). Alitalia ha varato un piano

industriale che punta allo sviluppo e al risanamento dei contatti. Tra due settimane si vedrà se ha già avuto riflessi sui risultati del semestre, ma il tempo stringe. Alcuni soci, compreso il vicepresidente Salvatore Mancuso, non hanno (ancora) versato 55 milioni del prestito convertibile lanciato in febbraio; l'ad Gabriele Del Torchio, pur fiducioso che quei soldi arriveranno, è alla ricerca di altri 300-400 milioni entro l'anno.

Leonardo & Co è l'advisor incaricato di individuare i mezzi finanziari necessari. Alcuni soci desiderosi di uscire hanno già dato incarico a Rothschild. Del Torchio in persona - che riceverà un premio se troverà un socio diverso da Air France disposto a rilevare più del 25% - avrebbe colloqui con l'araba Etihad, che da tempo è indicata

come possibile nuovo azionista e portatore di cash. I presupposti ci sono: Etihad è gradita anche a Air France; non potrebbe, in quanto extracomunitaria, assumere la maggioranza; ed è in espansione anche in Europa. È da capire che peso decisionale avrebbe; Air France, primo azionista (25%) e principale partner commerciale di Alitalia, è poco intenzionata a crescere di peso, ma anche riluttante a farsi scavalcare.

Lo statuto di Meridiana (4 milioni di passeggeri e 28 aerei), si riassume in due numeri: 433 milioni di ricavi e 190 milioni di perdite. Dei 2 mila dipendenti, 900 sono in cassa integrazione. Il «peccato originale» risale all'acquisizione di Eurofly, fatta per differenziare l'offerta di linea con quella charter. Dopo aver imbarcato nel gruppo an-

che Air Italy, oggi Meridiana, ritirata dalla Borsa, non partecipa nemmeno a tutte le gare per la continuità territoriale con la Sardegna, arroccandosi nella sua storica Olbia; brutto segnale di ridimensionamento.

Le due realtà (Meridiana e Air Italy) sono giuridicamente indipendenti e la seconda ha contratti di lavoro meno onerosi; ciò fa supporre che si voglia far scivolare l'attività da un «contentore» all'altro. Conflittualità in agguato. Infine, Blue Panorama, 11 aereolinee e charter, 1,7 milioni di passeggeri. Un anno e mezzo fa Alitalia espresse l'intenzione di acquistarla, poi si ritirò. Ha ottenuto l'ammissione al concordato in continuità ed entro l'anno l'adunanza dei creditori dovrà esprimersi sul piano industriale e sull'offerta di pagamento.

MERIDIANA

Resiste solo grazie all'Aga Khan e taglia anche in Sardegna

BLUE PANORAMA

Ammessa al concordato in continuità, aspetta il verdetto dei creditori



IL VETTORE DEGLI EMIRATI POTREBBE ENTRARE NEL CAPITALE CON L'OK DEI TRANSALPINI

Alitalia verso Etihad-Air France

Da Aeroflot una manifestazione d'interesse non vincolante. Al cda del 26 il punto sul nuovo socio che minerebbe a una quota del 30%. Parigi aspetta i conti del semestre per ricalcolare il goodwill

DI ANGELA ZOPPO

Ormai è una partita a due quella per la cloche dell'Alitalia. Secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, infatti, sono Etihad e Air France-Klm i soli pretendenti davvero credibili al controllo della compagnia aerea italiana. Difficilmente avrà un seguito invece l'interessamento di Aeroflot, benché sia andata a bussare all'advisor Rothschild, incaricato di esplorare le possibili alleanze per Alitalia. Ma la partita potrebbe risolversi anche con due vincitori. Insomma, l'eventuale ingresso del vettore emiratino non escluderebbe un rafforzamento di Air France-Klm, magari in un secondo momento. Con i doverosi accorgimenti sulla governance, sarebbe anzi la soluzione ideale per dare

tempo a Parigi di completare il piano di ristrutturazione Transform 2015. Al momento, infatti, secondo fonti di mercato, la compagnia franco-olandese deve tagliare ancora 400 milioni di euro di costi strutturali per raggiungere l'obiettivo di 1,5 miliardi di risparmi previsti per l'attuale esercizio. Il cda presieduto dal nuovo ceo Alexandre De Juniac ha da poco esaminato un nuovo piano di esodi volontari per 2.500 dipendenti e sarebbe difficile per il management giustificare un'acquisizione, seppure non particolarmente onerosa come quella della compagnia italiana, già partecipata al 25%. D'altro canto, l'interesse più che serio manifestato da Etihad ha fatto capire ai francesi che Alitalia conserva una sua appetibilità e che quindi non è più il caso di

tenere troppo le distanze. Gli emiratini, da parte loro, non stanno perdendo tempo. Puntano a una quota importante, fino al 30%, e alcuni esponenti di Etihad sarebbero venuti a Roma a fine agosto.

Del Torchio e il presidente Roberto Colaninno contano di arrivare con qualche novità di peso al cda fissato per il 26 settembre, quando dovranno anche essere approvati i conti del primo semestre, che erano attesi per agosto. Si sa già che non saranno buoni e che ci sarà bisogno di rafforzare capitale e linee di credito per circa 300 milioni di euro, tanto che l'advisor Banca Leonardo ha già iniziato a contattare le banche, registrando segnali incoraggianti. Nella relazione finanziaria di Air France-Klm, che è stata approvata il 26 luglio scorso, è inclusa una perdita di competenza per il 25% detenuto in Alitalia

pari a 66 milioni di euro, che farebbe supporre un rosso complessivo di 264 milioni di euro. Ma per stessa ammissione dei francesi si tratta di una stima provvisoria, tanto che stavolta non si è provveduto alla solita, automatica svalutazione della partecipata. Altra novità, a fare la differenza non saranno solo i numeri della semestrale ma il piano dell'ad Del Torchio. «Il valore del goodwill», si legge nel documento, sarà oggetto di un impairment test sulla base del nuovo piano a medio termine della direzione di Alitalia». Intanto Air France-Klm ha annunciato l'avvicendamento alla direzione finanza. Philippe Calavà sarà sostituito da Pierre-François Riolacci, attuale dg di Veolia Environnement. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su www.milanofinanza.it/alitalia



Alitalia, spunta un piano garantito dalle banche

► Il fabbisogno finanziario stimato in 450 milioni: consorzio per l'aumento

L'OPERAZIONE

MILANO Ammonta a 450 milioni il fabbisogno finanziario di Alitalia: 300 milioni sotto forma di finanziamento e 150 milioni in aumento di capitale (50 dei quali si riferiscono al prestito subordinato da 150 milioni non versato integralmente). Leonardo & Co insieme all'avvocato Sergio Erede hanno ideato un piano di riassetto nel quale, secondo l'ipotesi che va maturando, le banche potrebbero essere chiamate a svolgere un ruolo molto attivo. Intanto da documenti ufficiali si apprende che il 3 luglio Cai ha iscritto nel registro delle imprese di Montpellier una sede secondaria presso il locale aeroporto. Motivo: «Gestione diretta del trasporto aereo». Tornando al riassetto, al cda del 26 settembre verrà probabilmente presentato un nuovo piano finanziario, in funzione del quale potrà essere

più facilmente approvata la semestrale al 30 giugno attesa con un rosso più elevato delle previsioni. Siccome i tempi sono stretti e l'arrivo di un partner (a cominciare da Etihad) potrebbe richiedere un periodo non breve, i due consulenti avrebbero maturato una soluzione-ponte inedita, facendone cenno con qualche banchiere.

DA UNICREDIT A POP SONDRIO

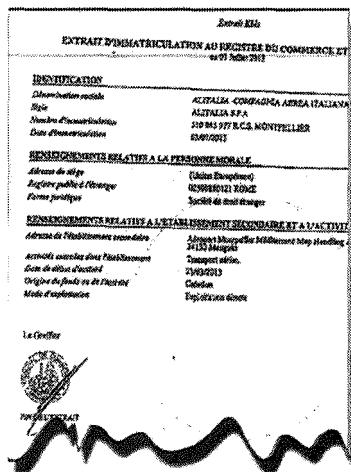
Secondo la proposta, gli istituti più esperti verso Alitalia (Unicredit con 180 milioni in linee di factoring, Intesa con quasi 100 milioni per cassa, così come Pop Sondrio con 90 e Mps con 70) dovrebbero partecipare più direttamente al riassetto. E poiché considerando i leasing sugli aerei si arriva a 1 miliardo di debito, l'idea è chiedere

**PER GLI ADVISOR
GLI ISTITUTI DOVREBBERO
GARANTIRE 150 MILIONI
DI CAPITALE FRESCO
E PARTECIPARE
A UN PRESTITO DA 300**

alle quattro banche la disponibilità a garantire un aumento di capitale contenuto: 150 milioni, di cui 50 rappresenterebbero la coda del prestito andato a buon fine per soli 95 milioni. Le banche insomma dovrebbero formare un consorzio di garanzia a copertura dell'operazione. Ma poiché parte dei soci, come del resto confermato dall'esito del bond, mostrano segni di insoddisfazione verso nuove richieste di interventi, c'è il rischio che una parte delle azioni resti in pancia al consorzio. Per questo al fianco dell'ipotesi principale ne affiora una che chiamerebbe le banche a convertire parte dei crediti in equity. Le due opzioni potrebbero combinarsi, anche se la seconda appare meno percorribile della prima, che pure presenta robusti livelli di rischio. Anche le dimensioni del finanziamento potrebbero non essere accolte favorevolmente. Il timore è che Unicredit, che già in passato su Rcs e quindi sulla Carlo Tassara ha posto condizioni più rigide, replichi analogo copione con Alitalia. Da oggi comunque partiranno i sondaggi diretti.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il documento

La riproduzione dell'originale dell'estratto di iscrizione al registro del commercio e delle società di Montpellier della sede secondaria e dell'attività di Alitalia. La compagnia guidata da Gabriele Del Torchio (nella foto) ha utilizzato come recapito quello dell'aeroporto Méditerrané Map Handling.



LA PELLE DEGLI OPERAI

ADRIANO SOFRI

“SE FOSSI il papa” – chi non comincia così, oggi. Se fossi il papa, visiterei le discariche dell’Ilva. Ma andiamo per ordine. Nel 2008, in cambio di qualcosa, i Riva padroni dell’Ilva diventarono, versando 120 milioni, il secondo azionista dell’Alitalia rattoppata, dopo Air France.

SETTANTUNO di quei milioni sono stati ora sequestrati dalla Guardia di Finanza, insieme al patrimonio che i Riva avevano scorporato dall’Ilva, per metterlo al riparo: il totale di questo secondo sequestro (il primo superava di poco il miliardo) è di 916 milioni di euro. Sono porzioni pazientemente stanate dalle proprietà Riva per coprire la cifra di 8,1 miliardi, fissata dalla magistratura come l’equivalente di quanto i Riva avevano sottratto al risanamento ambientale.

“Riva Acciaio” ha annunciato ieri la chiusura di sette stabilimenti, Verona, Caronno Pertusella (Varese), Lesegno (Cuneo), Malegno, Sellero, Cerveno (Brescia) e Annone Brianza (Lecco), e due di servizi e trasporti (Riva Energia e Muzzana Trasporti), per un complesso di 1500 lavoratori. Ritorsione che vuol mettere questi lavoratori contro quelli dell’Ilva tarantina, e gli uni e gli altri contro Procura e Gip di Taranto, Patrizia Todisco. Curiosamente, all’elenco di fabbriche serrate (su cui si è equivocato, scambiando Ilva Acciaio, restata della famiglia Riva, con l’Ilva commissariata di Taranto, Genova ecc.: del resto il garbuglio societario era fatto apposta per confondere le acque) si sono aggiunti i 114 lavoratori tarantini della centrale elettrica, la cui chiusura è impensabile se non progettando un’eruzione vulcanica del siderurgico: ai 114 è però stato annunciato che non ci sono soldi per pagarli. Perché i Riva credono che appartenga ancora a loro l’alimentazione elettrica della fabbrica commissariata è difficile capire: e se una distrazione ci fosse stata, sarebbe bene che il governo si sbrigasse a rimediare con un decreto aggiuntivo, e tanto meglio se vi comprendesse anche gli stabilimenti chiusi per ritorsione.

Si sbaglierebbe a vedere nella serrata dei Riva un gioco delle parti col già loro Enrico Bondi, che il governo ha lasciato dove era nominandolo, da amministratore delegato, commissario. Quasi ottantenne, Bondi non è stanco di rottamare e riparare. È probabile che non tenga in conto i Riva, e ne sia detestato. Non li ha traditi: era andato lì per offrire il suo curriculum alle banche, e raddrizzare un naufragio che nemmeno la Concordia. Se è vero, come sostiene la Guardia di Finanza, che intendeva continuare a servirsi dei “fiduciari”, la gerarchia ombra coloniale, dai vertici ai capireparto, cui i Riva si affidavano per il lavoro sporco, ora finita nelle indagini (e in galera), è un bruttissimo scivolone. Il fatto è, spiegano, che per lui – aretino, mordace, suo padre fabbricava casse da morto, non sta lì per i soldi ma per la sfida, e lavora sedici ore al giorno – raddrizzare significa tagliare, ridimensionare, produrre. Ridimensionare quanto? Fino a sette miliardi di tonnellate. Tagliare quanto? 5, 6 mila teste. Dei posti di lavoro, e anche dell’ambiente, ammesso che gli importi – non so – comunque non pensa che sia propriamente affar suo. I tagli (prepensionamenti, certo, ma il grosso saranno licenziamenti) sono questione di un paio di mesi. I 1500 di ieri sono un anticipo e un sovrappiù. Per i tagli dovrebbero esserci i sindacati, per

l’ambiente e la salute il vicecommissario Ronchi. I sindacati confederali l’altro giorno, quando un operaio è stato vendicativamente licenziato, ed è andato sui tetti con altri compagni a discutere se convenisse buttarsi giù o scendere (sono scesi: evviva), hanno fatto finta che non li riguardasse: avevano un’altra sigla sindacale.

Con un solo operaio alla manovra ferroviaria c’è più sicurezza, dicono. Claudio Marsella, schiacciato, soccorso con un ritardo sul quale si pronuncerà la magistratura, e morto, è un tragico incidente, dicono. Ci sono decine di km di binari, locomotori da guidare, carri da agganciare, basta sentirsi male (a dicembre è successo di nuovo: un operaio è restato svenuto a lungo; un altro si è fratturato un braccio, ma almeno poteva chiamare) e non c’è nessuno a soccorrere e chiedere aiuto. Più operai si intralciano, dicono! Ma basta che uno accompagni l’altro, e intervenga solo alla bisogna. Ebbene: il consiglio comunale di Taranto, all’unanimità (più unica che rara) ha chiesto che si ripristini la libertà sindacale all’Ilva, condiviso le ragioni del licenziato, e chiesto l’immediato reintegro. L’arcivescovo Santoro, che non viene dall’Argentina ma ha fatto un suo tirocinio in Brasile, ha comunicato la sua “vicinanza e solidarietà a Marco Zanframundo – l’operaio licenziato – e ai suoi amici”. Segni dei tempi, che i sindacati dovrebbero leggere: ai cancelli dell’Ilva e nelle strade dei Tamburi si aggira uno spettro, e anche negli altri posti lasciati sgualciti. Lo spettro, l’avete capito, è papa Francesco. Ci mancava lui, penserà qualcuno. Fatto sta che qualcuno ci mancava.

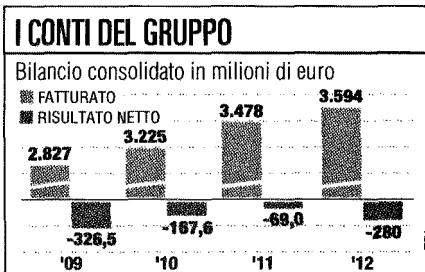
Fossi papa, visiterei le discariche. Dentro l’Ilva hanno una lunga storia da raccontare. Il fatto è, scuote la testa qualcuno, che perfino i suoli e gli argini che dovrebbero contenerle sono fatti di strati di rifiuti speciali, di quelli che la legge dichiara non conferibili. Accanto all’Ilva, la Cementir sta chiudendo la sua area a caldo, il cuore della produzione e dell’occupazione; non smalirà più la loppa d’altoforno, lo scarto della ghisa dell’Ilva altamente inquinante, che da qualche parte dovrà andare – a cementare il mare, come a Trieste o a Bagnoli? … Del piano che metta insieme la sbaragliata siderurgia italiana si sa poco o niente. La cokeria di Taranto potrebbe esser sostituita da quella meglio governata di Piombino, che potrebbe compensare la chiusura dell’altoforno con il forno elettrico, e guadagnarsi con la Concordia e il porto riattrezzato il credito per le rottamazioni navali a venire, che la legge europea non farà più andare a impegnare il terzo e quarto mondo… Altrettanti naufragi di cui fare virtù, se si sapesse. C’è un ministro dell’ambiente giovane e, per così dire, impregiudicato. Ci crede, Andrea Orlando, alla copertura dei parchi minerali (950 milioni, se arrivano), discariche a norma secondo le migliori tecnologie disponibili, controllate da Ispra e Arpa… Non è un papa, solo un ministro, e di un governo tramortito – ma anche i papi sono diventati a scadenza. Governo, e suoi commissari, hanno un piano che si aggira sui 2 miliardi, o poco più. Magistratura di Taranto e suoi esperti avevano calcolato 8 miliardi, e ordinato un sequestro equivalente: arrivato a poco più di due, finora. Poi c’è quel problema dei tumori, e quell’altro problema dei posti di lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alitalia, ultima chiamata per Abu Dhabi

Ettore Livini

Ènuovo l'amministratore delegato. Sono cambiate le strategie (stop alla guerra suicida alle low cost) e i pretendenti alle nozze, con Etihad pronta a sopiazzare - o meglio ad affiancare - l'eterna fidanzata Air France. L'avventura di Gabriele Del Torchio alla cloche di Alitalia è partita però nel segno del più vecchio dei problemi del gruppo: la caccia ai soldi.



Un déjà vu: la compagnia brucia ancora più quattrini di quelli che incassa, il piano di rilancio darà frutti - nel caso - a medio termine, i 95 milioni raccolti tra i soci con un prestito obbligazionario sono quasi finiti. Risultato: il cda del 26 settembre, convocato con il solito clima un po' da ultima spiaggia, dovrà trovare la quadra per portare nelle casse di Alitalia in tempi brevi nuova liquidità.

segue alle pagine 2 e 3

Alitalia, addio capitani coraggiosi tentazione araba per Del Torchio

L'AMMINISTRATORE DELEGATO STA TRATTANDO CON LA COMPAGNIA DI ABU DHABI PERCHÉ PARTECIPI ALLA RICAPITALIZZAZIONE A FIANCO DI AIR FRANCE. SERVONO SUBITO ALMENO 80-100 MILIONI PERCHÉ LE PERDITE SONO INARRESTABILI

Ettore Livini

segue dalla prima

Un centinaio di milioni subiti per garantire l'operatività. Altri 300 in tempi non troppo lunghi. E Del Torchio - impegnato nelle ultime settimane 24 ore su 24 per arrivare all'appuntamento con una soluzione-tampone - dovrà riuscire in un triplo miracolo: convincere i soci (un po' riottosi) a rimettere mano al portafoglio, placare le banche che - dopo aver visto saltare i covenant su molti dei loro prestiti - sono chiamate ad accenderne di nuovi e mediare tra Parigi e Abu Dhabi destinate in ogni caso, con pesi ancora da chiarire, ad assumere sempre più peso nella gestione dell'aerolinea tricolore.

Il neo amministratore delegato, del resto, sapeva che cosa lo aspettava. La cordata dei patrioti voluta da Silvio Berlusconi ha trasformato Alitalia in una realtà molto più efficiente, moderna (l'età della flotta è tra le più basse d'Europa) e regolare del vecchio carrozzone pubblico. Ma i conti non tornano lo stesso. I pilastri strategici del piano Fenice - la

scommessa su mercato domestico e medio raggio e l'addio a Malpensa - si sono trasformati in un boomerang. Il braccio di ferro con Ryanair e Easyjet ha dissanguato le casse. Le perdite sono divorate quasi tutto il patrimonio - puntellato grazie alla rivalutazione del programma Mille Miglia - e anche il primo semestre 2013 rischia di andare in archivio con un profondissimo rosso, probabilmente più dei 200 milioni dei primi sei mesi dell'anno precedente.

Rocco Sabelli e Andrea Ragnetti, i

predecessori dell'ex-manager Ducci, hanno già provato a far quadrare i conti mettendo all'asta un po' dell'arteria di famiglia: nel 2012 sono stati venduti degli slot a Londra Heathrow per 63 milioni, sono finiti sul mercato un Boeing 767 e novemotori di A320. Ma non è bastato. La recessione e il caro-greggio si sono mangiati plusvalenze e risparmi (il costo del lavoro è calato dell'1% lo scorso anno) e la spia della liquidità, una costante sul cruscotto Alitalia, è sul rosso fisso. Ben 63 aerei della flotta, quasi tutti quelli di proprietà, sono in prestito ai creditori. E su 335 milioni di debiti a breve con le banche, ben 219 milioni avevano già «fatto scatta-

re le condizioni per cui è possibile la richiesta di rimborso anticipato», come è scritto nell'ultimo bilancio. Morale: Del Torchio ha dovuto riprendere il lavoro esattamente da dove l'aveva lasciato Ragnetti, la ricerca di mezzi freschi.

Il compito, ovvio, non è facile. Lo scoglio più impegnativo è quello delle banche, con Intesa, Unicredit, Mps e Popolare di Sondrio in cima alla lista dei creditori. Roberto Colaninno, non a caso, ha deciso di affidare a Leonardo & Co - la banca d'affari guidata da Gerardo Braggiotti - il compito di tirare le fila su questo fronte e un primo punto della situazione dovrebbe essere portato sul tavolo del cda della prossima settimana.

La partita è complessa: si tratta di negoziare un riscadenzamento del debito esistente e convincere gli istituti ad aprire i cordoncini della borsa garantendo un altro po' di prestiti. Operazione che equivale a una scommessa al buio sul nuovo piano industriale di Del Torchio.

Non solo: alle banche sarebbe chiesto di fare da consorzio di garanzia per un aumento di capitale - stimato tra i 100 e i 150 milioni - da proporre ai soci vecchi e nuovi. E qui i nodi vengono al pettine. Molti degli azionisti minori della compagnia non hanno voluto (o potuto) fare la loro parte nel prestito obbligazionario di inizio anno. Immsi, In tesa, Benetton, Pirelli - e ammiraglia e Rivache sisono visti sequestrare la loro quota del 10% nell'ambito della questione Ilva - non sono oggi nelle condizioni (o hanno la volontà) di firmare assegni a troppi zero e il rischio è che il rubinetto della liquidità resti mezzo chiuso costringendo le banche a tappare il buco.

Del Torchio lo sa. E non a caso in queste ore si sta ragionando su un intervento a tappe: prima l'accordo per la ristrutturazione dei debiti con i creditori e l'apertura di nuove linee di finanziamento per qualche decina di milioni. Obiettivo, raccogliere quegli 80-100 milioni necessari per traghettare la società al 2014. Questa boccata d'ossigeno potrebbe consentire a podi affrontare con più calma il resto dei nodi da sciogliere, pianificando nei prossimi mesi gli interventi necessari per trovare gli altri 300 milioni necessari per il piano industriale dei prossimi tre anni.

In questa occasione, ormai l'hanno capito tutti, si giocherà la partita del futuro azionario di Alitalia. E in campo per prenderne il timone (a parte un'offerta non troppo convinta di Aeroflot) sono rimaste solo Air France e Etihad. Gli scenari di scontro tra le due compagnie dipinti in queste settimane sono, va detto subito, senza fondamento. Parigi e Abu Dhabi sono già alleate in SkyTeam e l'aerolinea transalpina, già socia al 25% della società italiana, vanta un indiscusso "ius primae noctis" sul suo futuro. I due pretendenti, però, potrebbero trovare più conveniente trovare un'intesa preventiva. Air France non ha troppi soldi in cassa, è impegnata in una ristrutturazione interna e non ha molta voglia di consolidare nei suoi conti il miliardo di debiti di Roma. Negli ultimi tempi, oltretutto, ha manifestato una certa irritazione nei confronti di alcuni dei soci minori del vettore italiano, colpevoli, a suo dire, di cercare nuove alleanze. Etihad invece ha soldi e voglia di crescere: negli ultimi mesi ha rilevato partecipazioni in Aer Lingus, Air Serbia, Air Berlin, nell'indiana Jet Airways, in Virgin Australia e Air Seychelles. Alitalia (con cui ad oggi ha negoziato intese commerciali) le farebbe fare un salto di qualità sullo scacchiere europeo.

Del Torchio e Colaninno, viste le carte in tavola, stanno provando a far cadere tutti i tasselli al loro posto. Obiettivo: mettere assieme i due promessi sposi nell'interesse di tutti e chiedere a loro di sottoscrivere un bel pezzo dell'aumento di capitale prossimo venturo. Togliendo le castagne dal fuoco ai piccoli (e poveri) soci italiani e gettando le basi per il salvataggio definitivo e reale della compagnia tricolore. Ovvio che a quel punto la cordata dei patrioti sarà soltanto un ricordo. E l'italianità di Alitalia - con buona pace di Silvio Berlusconi - pure.

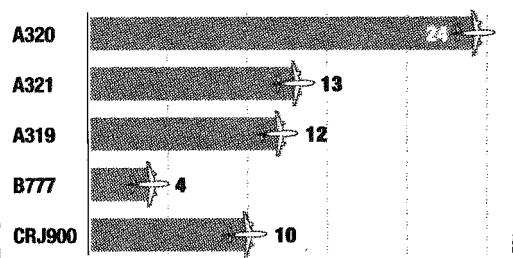
Air France avrà realizzato il suo sogno, conquistare il mercato del Bel Paese, spendendo meno della metà di quello che aveva messo sul piatto nel 2008. Etihad si sarà ritagliato il suo pezzo di gloria in Europa. Gli azionisti della cordata dei patrioti potranno uscire di scena con meno perdite del

previsto. Il cerino in mano, alla fine, sarà rimasto solo ai contribuenti tricolori, che hanno pagato quattro miliardi a fondo perduto per regalare Alitalia a chi cinque anni fa era disposto a comprarsela senza lasciare un centesimo di debito ai contribuenti italiani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA FLOTTA IPOTECATA

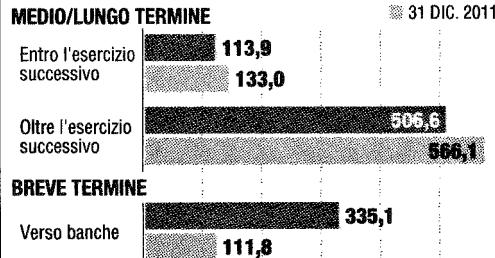
Numero di aerei per tipologia



EDV

I DEBITI DEL GRUPPO VERSO LE BANCHE

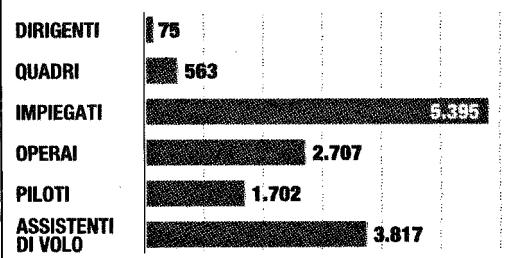
In milioni di euro



EDV

I DIPENDENTI

Dati 2012



EDV

Left column (A&F page):

- Pasticcio Montepaschi: la roadmap per evitare la nazionalizzazione
- Alitalia ultima chiamata per Abu Dhabi
- Alitalia: addio capitani coraggiosi, tentazione araba per De' Torchio
- Il nodo irrisolto della quota del Riva

Middle column (A&F page):

- Alitalia, addio capitani coraggiosi, tentazione araba per De' Torchio
- Il nodo irrisolto della quota del Riva

Right column (A&F page):

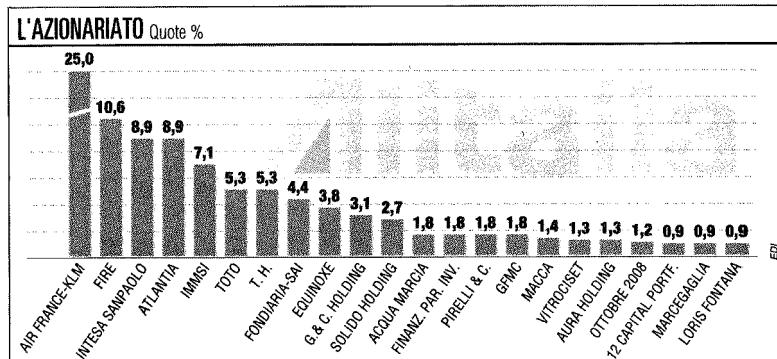
- Low cost e cieli aperti: le due scelte che tarpiano le ali alle compagnie di bandiera

[GLI AZIONISTI]

Il nodo irrisolto della quota dei Riva

Roma

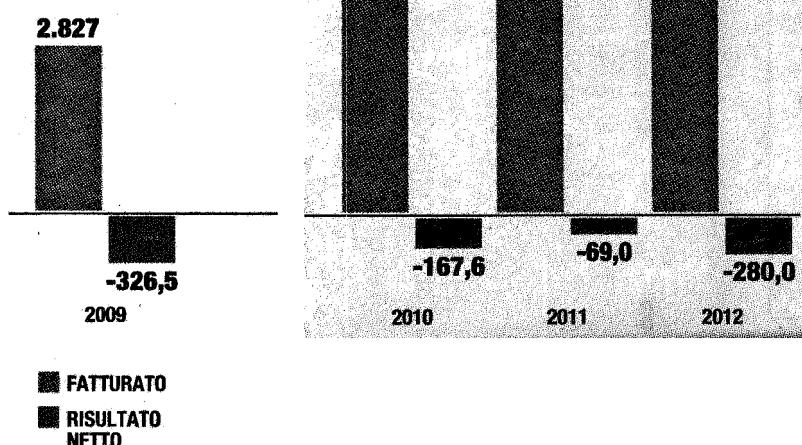
Il secondo azionista di Alitalia dopo Air France-Klm è Fire, una delle società del gruppo Riva, che detiene il 10,6% del vettore italiano. Una partecipazione che il gruppo siderurgico detiene dal 2008 e che ora sembrerebbe rientrerebbe nel sequestro da un miliardo fatto dalla Guardia di Finanza tra martedì e mercoledì della scorsa settimana, nell'ambito dell'ordinanza emessa dal Gip di Taranto. La partecipazione del valore di 71 milioni di euro è parte del montante di 916 milioni di euro complessivamente posti sotto sequestro. A questo punto si aprono scenari imprevedibili. Il sequestro delle quote del secondo azionista potrebbe accelerare un intervento di F2i, Fondi italiani per le infrastrutture, da tempo invocato da più parti, a supporto delle sorti della compagnia e anche degli azionisti, molti dei quali, da tempo, vorrebbero uscire. Ma se l'ipotesi dovrebbe prendere corpo, si annuncia una nuova rotta di collisione. F2i, infatti, da tempo paventa un rilancio degli scali di Milano Linate e Malpensa a danno di Roma-Fiumicino, attuale hub di Alitalia.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

I CONTI DEL GRUPPO

Bilancio consolidato
 in milioni di euro



Domani l'ad Gagey presenterà il nuovo piano ai sindacati: atteso anche l'abbandono dei Boeing 747. Rivoluzione in Lufthansa: il Ceo Franz lascerà la compagnia per la Roche

Air France ristruttura ancora e taglia altri 3.000 posti

LUCIO CILLIS

ROMA — Doveva essere il piano salva-conti. Con un pizzico di richiamo alla *grandeur* francese, nel maggio 2012 quel progetto la carne e sangue era stato ribattezzato "Transform 2015". Oggi ad un anno e mezzo dall'avvio di una ristrutturazione come non se ne vedevano Oltralpe da diversi anni, Air France scopre ancora debole ed esposta forse più di altre compagnie, ai pericolosi spifferi della crisi che sta colpendo anche la storica fidanzata italiana Alitalia.

Quel piano di *trasformazione*, oggi sta per essere rivisto a colpi di un'altra tranche di lavoratori in uscita. Le prime indiscrezioni che arrivano dalla Francia parlano di circa 3 mila dipendenti in meno entro i prossimi mesi che vanno a sommarsi ai 5.100 già inclusi nel precedente capitolo di tagli, su un totale di circa 56 mila unità. Ma ora i problemi gestionali per il colosso francese vengono tutti al pettine, visto che è da maggio scorso che il management raschia disperatamente il barile per restare a galla e raggiungere entro il fatidico 2015, i risparmi previsti di 1,5 miliardi. Quel piano, portato avanti a colpi di riduzione del personale, di una stretta al cargo e una razionalizzazione dei voli, non basta più. Manca all'appello quasi mezzo miliardo di euro e l'obiettivo di un ripristino pari al 20% alle voci "competitività e efficienza" è ancora lontano.

Per questo Air France si appresta ad annunciare un'altra riduzione di posti di lavoro nell'ambito di un piano che il nuovo ad della compagnia, Frederic Gagey porterà domani al tavolo coi sindacati e in seguito al Parlamento francese.

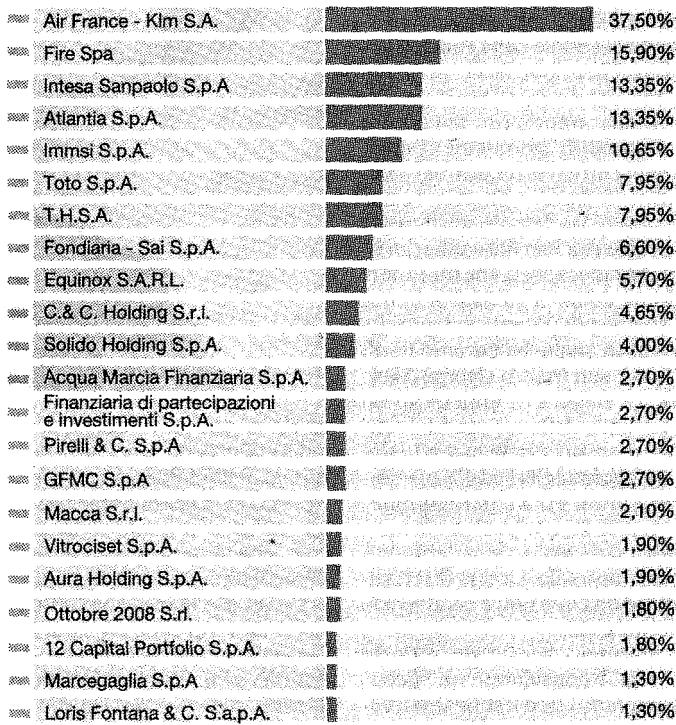
La stampa transalpina si è subito scatenata in anticipazioni e possibili scenari: la compagnia dovrà adottare una nuova strategia per rilanciare la sua rete a breve e medio raggio messa a dura prova dalla concorrenza low cost. Tra le misure in arrivo si parla dell'uscita dalla flotta dei gloriosissimi costosi Boeing 747 e di un più generale riassetto degli scali francesi. E non va nemmeno escluso un disimpegno rapido dalle sabbie mobili italiane: Air France è il primo azionista di Alitalia (col 25%) ma i tempi sono cambiati e visto

l'interesse degli alleati di Etihad — pronti a tirare fuori qualche "spicciolo" per conquistare un altro pezzetto di Europa — i manager transalpini potrebbero anche farsi da parte permettendo ai paperoni arabi di entrare in Alitalia salvandola giusto ad un passo dal precipizio. Entro il 26 settembre, data del prossimo cda di Alitalia, si saprà come proseguirà la caccia ai 300 milioni di euro necessari per salvare l'ex vettore di bandiera e soprattutto chi avrà ancora il coraggio di metterli nell'assetato motore della compagnia.

Grandi manovre, infine, anche in Lufthansa dove il numero uno Christoph Franz ha annunciato il suo addio al marchio tedesco dopo 15 di lavoro all'interno del vettore, per andare a capo del gruppo elvetico Roche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alitalia, azionisti e partecipazioni



“Air France investa o esca da Alitalia”

Missoine del governo a Parigi. Etihad in pole position per un ruolo forte tra i soci

LUCIO CILLIS

ROMA — Alitalia di nuovo al bivio. Nel giro di una settimana si decideranno, forse per sempre, le sorti industriali di questo elefante in perenne perdita. E le ultime indiscrezioni parlano del gruppo Etihad pronto a ascendere in campo in modo deciso nella veste di partner, affiancando o prendendo il posto di Air France se i francesi decideranno di sfilarci o ridurre la partecipazione in Alitalia.

Il primo passo per chiarire una volta per tutte chisarà questo alleato, lo farà il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi che giovedì prossimo volerà a Parigi per incontrare il suo collega francese. «In quella occasione — spiega Lupi — dirò con chiarezza che la compagnia, un asset privato ma strategico per il Paese, ha presen-

tato un buon piano industriale. Quindi — aggiunge — la ricerca di un partner è fondamentale e cinque anni fa Alitalia ha puntato su Air France. Ora o questo partner ritiene strategico il nostro asset intervenendo nell'azienda e investendo come ha fatto con Klm oppure serve una alternativa».

In sostanza o Air France decide una volta per tutte di prendere in mano il vettore o la scelta cadrà, come sembra plausibile in queste ultime ore, sul gruppo Etihad negli ultimi mesi dedito ad uno shopping selvaggio in Europa. Il gruppo di Abu Dhabi ha messo nel mirino diversi vettori continentali oltre ad avere un consolidato accordo di code sharing con Air France e Alitalia.

A questo punto nelle mani della ex compagnia di bandiera restano solamente due carte da giocare. La prima: scovare denaro fre-

sco per oltre 300 milioni di euro entro il 26 settembre, data del prossimo cda che approverà la semestrale 2013 in pesante perdita. Una missione impossibile che vede in queste ore il numero uno Gabriele Del Torchio impegnato in un estenuante tour negli uffici dei top manager bancari.

La seconda carta da giocare è invece quella del Cavaliere bianco che prenda in mano le redini dell'azienda, togliendo dal campo la pletora di azionisti che puntano all'incasso delle proprie quote. E in molti ora cominciano a dubitare che l'identikit del «salvatore» corrisponda a quello del vettore transalpino pressato dall'allarme rosso sui conti. Ieri l'ad di Air France Frédéric Gagey ha presentato il conto della crisi ai sindacati: sono 2.800 i nuovi esuberi previsti dal piano di riasset-

to.

I sindacati italiani, al pari dei colleghi francesi, sono preoccupati e temono un'accelerazione negativa della crisi Alitalia in assenza di una partnership. Secondo Giovanni Luciano segretario della Fit Cisl, «le dichiarazioni del ministro Lupi lasciano perplessi. Il problema della compagnia sta per ripresentarsi con grande drammaticità per colpa di un settore allo sbando proprio per colpa delle istituzioni». E Claudio Tarlazzi segretario generale della Uil Trasporti, guarda con «preoccupazione ai lavoratori, che hanno già dato molto. Alitalia da sola non sta in piedi, serve subito un grande partner industriale. E un grande alleato come Etihad, pronto a gettare le basi in Italia per un grande hub del Mediterraneo, sarebbe il benvenuto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4,8 mld**2.800****ETIHAD**

Per Etihad, la compagnia di Abu Dhabi, nel 2012 i ricavi sono stati pari a 4,8 miliardi di dollari. Il vettore ha trasportato 10,3 milioni di passeggeri, due in più sul 2011.

AIR FRANCE

Nuovi tagli in arrivo per i dipendenti Air France che entro il 2015 deve risparmiare oltre 1,5 miliardi di euro dopo pesanti passivi. Andranno via 2.800 persone



Salvate i salvatori di Alitalia

Bilanci in rosso, guai giudiziari, persino tre arrestati. La maggioranza degli imprenditori entrati nella compagnia se la passa male. Mentre servono altri soldi

DI VITTORIO MALAGUTTI

Distratti da problemi più gravi e urgenti, tipo le casse vuote e i debiti alle stelle, ai piani alti dell'Alitalia forse non ci hanno fatto troppo caso. Oppure è soltanto questione di giorni prima delle doverose dimissioni. Fatto sta che adesso, tra i consiglieri di amministrazione della compagnia c'è anche un latitante. Latitante in Svizzera, a Lugano, dove Paolo Ligresti si è rifugiato da metà luglio quando insieme al padre e alle sorelle è stato colpito da un mandato di cattura per i buchi in bilancio di Fonsai. L'erede di Salvatore Ligresti ha evitato il carcere grazie all'ospitalità della Confederazione, che gli ha nel frattempo concesso la cittadinanza elvetica. In Italia però non può mettere piede, pena l'arresto immediato.

Difficile, allora, che Paolo Ligresti possa partecipare alla prossima decisiva riunione del consiglio Alitalia, convocata per giovedì 26 settembre. Dopo mesi di duelli non proprio in punta di fioretto, gli amministratori di quella che fu la compagnia di bandiera nazionale sono chiamati a dare via libera ai conti semestrali, che potrebbero chiudersi in rosso per 200 milioni o forse più. Servono soldi il più presto possibile, meglio se subito, perché il patrimonio della compagnia è stato ormai quasi azzerato dalle perdite degli anni scorsi e di questi ultimi mesi.

I numeri descrivono una vera Caporetto. Nel 2009 i mezzi propri del gruppo superavano il miliardo di euro, somma raggiunta dopo l'intervento di Air France al fianco della cordata dei cosiddetti "capitani coraggiosi", gli imprenditori che nel 2008 avevano risposto alla chiamata dell'allora presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, e di Banca Intesa, all'epoca guidata da Corrado Passera. Il salvataggio gestito da Roberto Colaninno, con oneri per almeno 3 miliardi a carico del bilancio dello Stato, è andato a sbattere contro il muro della recessione internazionale.

Risultato: la dote miliardaria, garantita dai soci di partenza, tra cui anche Intesa, è stata spesa ormai quasi del tutto per ripianare le perdite. In più, a bilancio ci sono debiti (al netto dei crediti) per un altro miliardo. Di questo passo c'è il rischio concreto che gli aerei finiscano per restare a terra perché si è esaurito il carburante finanziario. Da qui l'esigenza di ottenere nuovi finanziamenti dalle banche, e anche, eventualmente, di negoziare un allungamento delle scadenze dei vecchi prestiti. Nel frattempo, l'amministratore delegato Gabriele Del Torchio (ex Ducati) in carica da sei mesi al posto di Andrea Ragnetti avrà il compito impegnativo di trovare la rotta per rilanciare il gruppo.

A questo punto però sembra molto difficile che i soci di Alitalia riescano a evitare quello che ormai rappresenta un passaggio obbligato verso il salvataggio della compagnia, il secondo in cinque anni. Nei prossimi mesi dovrà infatti essere varato un aumento di capitale. In altre parole gli azionisti saranno chiamati a metter mano al portafoglio per rifornire di mezzi freschi la società. Viste le premesse, non c'è da stare molto tranquilli. A febbraio quando Colaninno chiamò a raccolta i soci per finanziare un prestito obbligazionario da 150 milioni, le adesioni raccolte si fermarono a 95 milioni. Nella lista degli azionisti che si sono defilati spiccano alcuni degli imprenditori italiani proprietari di piccole quote, tra l'1 e il 3 per cento, come per esempio la Solido holding di Achille D'Avanzo e la Gfmc della famiglia Orsero. E non si ha notizia neppure che abbiano fatto la loro parte altri soci di maggior peso come la Fonsai ormai del gruppo Unipol oppure Carlo Toto, l'ex proprietario di AirOne girata a peso d'oro alla nuova Alitalia.

Se i vecchi azionisti non si muovono Colaninno e Intesa saranno costretti a guardare altrove per raccogliere capitali. Air France, che fino a un anno fa sembra-

va destinata a prendere il controllo del gruppo, adesso è alle prese con i propri guai di bilancio (1,2 miliardi di perdite nel 2012, altri 780 milioni nei primi sei mesi di quest'anno) e preferisce quindi stare alla finestra. Nei mesi scorsi si era parlato di un possibile interesse da parte di altre compagnie come la russa Aeroflot e la Etihad di Abu Dhabi. Anzi, secondo indiscrezioni, i contatti con quest'ultima compagnia sarebbero stati bloccati da Colaninno con il sostegno di Intesa. Di tutt'altro avviso era invece il vicepresidente Salvatore Mancuso, alla guida del fondo lussemburghese Equinocse.

Alla fine l'alleanza con il socio arabo vagheggiata da Mancuso con altri alleati in consiglio (tra questi l'immobiliarista Achille D'Avanzo) è stata accantonata. Non è detto però che, in mancanza di soluzioni alternative, anche quell'ipotesi venga rispolverata. Di sicuro la variegata compagnia dei "capitani coraggiosi" sembra destinata a perdere molti pezzi per strada. Alcuni, ormai la maggioranza, saranno costretti a chiamarsi fuori da una eventuale ricapitalizzazione più per cause di forza maggiore che per scelta strategica.

A ben guardare, infatti, il gruppetto di una ventina di imprenditori guidati da Colaninno è stato falcidiato da una vera epidemia di guai. Guai di bilancio, ma anche giudiziari. Almeno tre soci hanno subito l'onta dell'arresto. Tra questi l'ex patron dell'Ilva Emilio Riva, che con il suo 10,6 per cento è l'azionista più importante di Alitalia, alle spalle di Air France. Anche Salvatore Ligresti, proprietario di un 4,4 per cento tramite Fonsai, è stato travolto dalle inchieste della magistratura che si sono sommate alle perdite di bilancio. L'Acqua Marcia di Francesco Bellavista Caltagirone, che possiede una quota dell'1,7 per cento, ha invece dovuto far ricorso al concordato preventivo per evitare il crack. Anche Caltagirone è stato arrestato e resta indagato per una maxi

frode fiscale e per altre vicende edilizie.

Non se la passa bene neppure il deputato Pdl Antonio Angelucci, titolare dell'omonimo gruppo di cliniche private e attivo anche nell'immobiliare e nell'editoria, con i quotidiani *Libero* e *il Riformista*, che ha cessato le pubblicazioni. I finanziamenti pubblici ricevuti per le attività sanitarie così come per i giornali gli stanno costando indagini penali e della Corte dei Conti. Debiti in aumento e perdite in bilancio preoccupano anche altri azionisti come gli Orsero, D'Avanzo e i Carbonelli D'Angelo. Difficile allora che questi soci si mettano in fila per versare altri soldi nell'Alitalia in crisi. Il loro investimento di partenza, da pochi milioni fino ai 100 milioni e passa di Riva, è ormai andato in fumo. Qualcuno però allontana come può la triste realtà. Toto, per dire, valuta il suo 5,3 per cento 60 milioni. La stessa cifra messa a bilancio nel 2008, al momento del salvataggio. Da allora Alitalia ha mandato in fumo più di un miliardo, ma per Toto nulla è cambiato. Ottimista. O sognatore. ■

Alitalia, missione ad Abu Dhabi Etihad al fianco di Air France

Lunedì i francesi decideranno sull'aumento della quota

LUCIO CILLIS

ROMA—Un inedito duo franco-arabo, potrebbe prendere in mano la cloche di Alitalia. Le indiscrezioni delle ultime ore stanno svelando i contorni di un patto tra Air France e Etihad per salvare la compagnia italiana affidando il comando ai manager transalpini e l'onere di una parte degli investimenti necessari per strappare Alitalia dalla morsa del fallimento, ai danarosi emiri di Abu Dhabi.

Ecco gli eventi che nelle prossime ore potrebbero cambiare lo scenario davanti al quale si muove il numero uno del vettore romano. Gabriele Del Torchio, durante il fine settimana, volerà negli Emirati Arabi Uniti, la "casa" di Etihad, dove ne incontrerà i vertici. Air France, dal canto suo,

numero uno del vettore italiano Del Torchio tra Emirati e istituti di credito

dovrebbe rivelare una volta per tutte i suoi piani per Alitalia: fonti vicine al dossier non nascondono l'ipotesi che Parigi possa presto annunciare un deciso passo in avanti dei transalpini nella compagnie azionaria, forse già al termine di un cda che si terrà lunedì.

La missione di Del Torchio ad Abu Dhabi, intanto, punta a strappare ad Etihad una lettera di intenti che metta nero su bianco la loro volontà di entrare nel capitale Alitalia nei prossimi mesi e comunque da novembre in avanti, quando scadranno gli ultimi vincoli che limitano la cessione di quote azionarie da parte dei soci della compagnia.

L'impegno scritto di Etihad

permetterebbe al manager di andare in cda giovedì prossimo con maggiori garanzie di mettere sul tavolo e di bussare alla porta delle banche disposte a prestare denaro fresco portando un

supporto finanziario con alle spalle un garante di lusso. Nel contempò i francesi potrebbero procedere ad un aumento di capitale (dell'ultimo da 150 milioni ne mancano all'appello circa 60, non sottoscritti). In questo modo il duo arabo-transalpino, prenderebbe in mano con pochi

spiccioli una compagnia che vanta una flotta molto competitiva in fatto di età media e preziosi slot a Fiumicino. Per gli Emirati questo sarebbe un bel colpo d'immagine in una Europa che ha già visto gli sceicchi fare shopping a prezzi di saldo: dopo l'ingresso in Air Berlin, Air Lingus, e l'acquisizione del 40% di Air Seychelles, Alitalia sarebbe un fiore all'occhiello per gli arabi che stanno mettendo a punto una

strategia di rapida espansione.

Davanti al cammino di Del Torchio c'è però una strada particolarmente accidentata e i tempi per un deciso cambio di passo sono strettissimi: perché la liquidità della compagnia è ormai agli sgoccioli e urgono provvedimenti d'urgenza per rastrellare in pochi giorni oltre 300 milioni di euro per non fallire. E visto i precedenti, resta il timore di un drammatico passo indietro in zona Cesarini di una Air France col fiato corto per colpa della crisi.

Le difficoltà del settore in Italia, peraltro, ieri sono state messe in evidenza anche da Cgil, Cisl e Uil che chiedono «ammortizzatori sociali adeguati a gestire la profonda fase di ristrutturazione in corso». Un allarme lanciato anche dall'ente vigilante sul settore: per il numero uno dell'Enac Vito Riggio, «Alitalia e Meridiana vivono una situazione oggettivamente difficile che seguiamo con particolare attenzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il "toux" del

Alitalia
-280 mln
LA PERDITA NETTA 2012
Un "rosso" record per Alitalia lo scorso anno
AIRFRANCE
-1,19 mld
IN "PROFONDO ROSSO"
Nel 2012 Air France ha perso 1,19 miliardi di euro

ETIHAD
+42 mln
L'UTILE DEGLI EMIRI
Per il vettore utile netto di 42 milioni di dollari nel 2012

ANALISI

Il «no» dei big del Golfo e le mosse del socio francese

di Gianni Dragoni

Discreto ma perentorio, il «no» di **Qatar Airways** a partecipare a un aumento di capitale di 500 milioni di euro è stato comunicato alla Rothschild. La banca è stata sguinzagliata da alcuni soci di **Alitalia-Cai** alla ricerca di una compagnia dalle tasche profonde, dal Golfo fino a Mosca, che fosse disponibile a salvare l'Alitalia e gli investimenti dei Capitani coraggiosi, «patrioti» li chiamò nel 2008 Silvio Berlusconi.

Soldi andati in fumo perché sia gli 847 milioni di euro di capitale versati quasi cinque anni fa (altri 323 milioni li mise **Air France-Klm** per avere il 25% della Cai) sia i 95 milioni iniettati nel marzo scorso sono stati spazzati via dalle perdite accumulate dalla compagnia «italiana» in meno di cinque anni: circa un miliardo il rosso tra il 2009 e il 2012, più gli oltre 200 milioni di passivo previsti nel primo semestre 2013. La cifra sarà ufficializzata il 26 settembre dal cda presieduto da Roberto Colaninno.

La speranza dei «patrioti» chiamati nel 2008 da Berlusconi con l'aiuto di banca Intesa allora guidata da Corrado Passera (che appoggiava Air One, salva-

tanell'operazione Cai) era di pescare il jolly attirando una delle più ricche compagnie mondiali, anche per alzare la posta rispetto al partner industriale interessato ma – secondo alcuni – troppo sdegnoso, Air France-Klm. Akbar al Baker, a.d. di Qatar, però ha declinato. Neppure **Etihad** sembra disposta a fare il cavaliere bianco.

Adesso i soldi sono finiti, i debiti finanziari netti sono arrivati a 1.023 milioni (al 31 marzo scorso). La Cai rischia il collas-

te superata l'eventualità di tale richiesta, in considerazione delle decisioni favorevoli comunicate da alcune banche finanziarie che hanno già deliberato o stanno concludendo la fase istruttoria».

L'a.d. Gabriele Del Torchio ha chiesto aiuto anche alle banche. Queste pongono come condizione che i soci immettano nuove risorse. Il prossimo cda dovrebbe discutere un aumento di capitale, una manovra mista da circa 500 milioni, tra ricapitalizzazione e nuovi prestiti. Pochi dei 20 soci italiani appaiono disposti ad altri sacrifici. Ad Air France-Klm, se vorrà, potrebbe bastare un esborso di 100 milioni, forse meno, per trovarsi con la maggioranza di Alitalia. Questo cinque anni dopo essersi vista respingere l'offerta con la quale si sarebbe accollata anche i debiti della vecchia Alitalia pubblica. L'operazione fu respinta per l'intervento elettorale di Berlusconi che lanciò la cordata «italiana», anche i sindacati dissero no ai francesi (a partire da Filt-Cgil). Se fosse stata accolta l'offerta di Parigi, ai contribuenti e piccoli azionisti sarebbe stata risparmiata una stangata di 3 miliardi.

I NUMERI

Il prossimo cda chiamato a discutere una manovra da 500 milioni fra ricapitalizzazione e nuovi prestiti

so. Basta leggere la relazione al bilancio 2012: «Con riferimento a due contratti di finanziamento iscritti fra i debiti finanziari per complessivi 124,6 milioni, a seguito dei risultati del bilancio al 31 dicembre 2012, si sono verificate le condizioni previste contrattualmente per la possibile richiesta di rimborso anticipato degli stessi. Si ritiene tuttavia ragionevolmen-

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'OTTIMISMO
E IL RISCHIO
DELLA PALUDE

FRANCESCO MANACORDA

Anche se al momento il deficit «sfiora» la soglia del 3% del Pil, le previsioni sulla finanza pubblica approvate ieri dal Consiglio dei ministri non lasciano - almeno in apparenza - troppi motivi di preoccupazione. Il percorso segnato per i prossimi tre anni esclude manovre straordinarie, la stagione dei grandi sacrifici sembra anche ufficialmente chiusa. Dal governo arrivano segnali di moderato ottimismo, primo fra tutti la previsione di uno spread a quota 100 sui titoli tedeschi che dovrebbe essere raggiunto fra tre anni.

Dietro la possibilità che questi numeri si concretizzino, legata anche alla difficile stabilità del governo, c'è però il rischio della palude. La crescita del Pil - che vedremo solo il prossimo anno, dato che nel 2013 calerà dell'1,7% - sarà un debolissimo 1%. Poco per mettere in sicurezza i conti pubblici, pochissimo per far ripartire l'occupazione. Il rischio, adesso, è quello del galleggiamento, senza una spinta che consenta di uscire dalle acque, forse non più in tempesta, ma certo limacciose, in cui ci troviamo.

CONTINUA A PAGINA 28

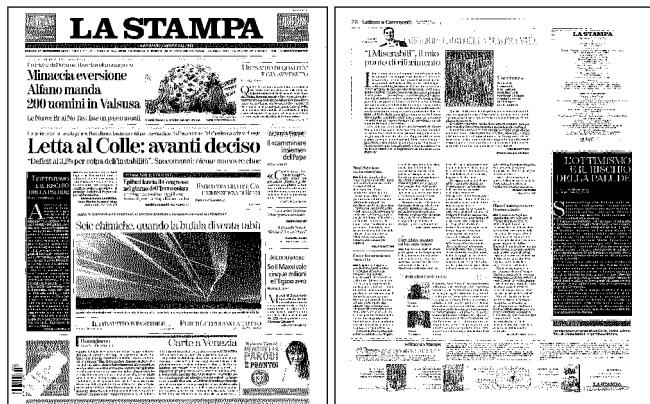
L'OTTIMISMO
E IL RISCHIO
DELLA PALUDEFRANCESCO MANACORDA
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Servono scelte precise. E alcune scelte appena fatte dal governo - in particolare l'abolizione dell'Imu che rende obbligato l'aumento dell'Iva - non vanno nel senso che ci si aspetterebbe da chi vuol fare ripartire consumi ed economia.

Il rischio concretissimo della palude - di cui anche il presidente del Consiglio Enrico Letta è ben consci, come dimostrano le sue dichiarazioni ieri all'uscita dal Quirinale - ha anche un'altra faccia. È quella di grandi aziende un tempo pubbliche, come Alitalia e Telecom, oggi giunte al capolinea di un percorso di privatizzazione fallimentare. Mentre il governo cerca, a ragione, di rendere più appetibile l'Italia per gli investitori esteri, contando sul fatto che essi portino capitali e posti di lavoro, i soci privati di Alitalia e Telecom tentano anch'essi di attrarre azionisti esteri, ma con il solo obiettivo di uscire da una situazione per loro insostenibile.

Si pagano i peccati originali. La privatizzazione di Alitalia, quella dei «patrioti», è stata il frutto di un'indebita ingerenza politica su un capitalismo debole e di un sistema bancario prono al Palazzo; quella più antica di Telecom ha visto prima - in due differenti fasi e con due differenti governi - capitalisti senza capitali riuscire nella conquista grazie alla manleva della politica, poi le solite banche arrivare in soccorso in nome dell'«italianità».

Adesso che anche il sistema creditizio fa i conti con una crisi sfibrante e con la necessità di capitali - e chissà che i prossimi soci esteri non vengano chiamati a entrare proprio nelle banche - la svendita è in corso senza badare a sottigliezze come le prospettive strategiche di reti di trasporti e telecomunicazioni. Un Paese fermo non è un Paese stabile, ma è destinato a un'inesorabile discesa.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Air France-KLM hésite à voler au secours d'Alitalia

Le groupe doit réunir lundi un conseil d'administration pour évoquer la recapitalisation de la compagnie italienne.

VALÉRIE COLLET vcollet@lefigaro.fr

TRANSPORT Une compagnie aérienne malade est-elle la mieux placée pour voler au secours d'une compagnie amie sous assistance respiratoire ?

Lundi, les administrateurs du groupe Air France-KLM qui détiennent une participation de 25 % dans Alitalia - ce qui en fait l'actionnaire de référence - se réunissent pour plancher sur la stratégie à mettre en œuvre dans les prochains mois vis-à-vis de la compagnie italienne. Depuis 2008, Jean-Cyril Spinetta PDG du groupe Air France-KLM jusqu'à l'été dernier, imaginait un avenir commun avec Alitalia. Mais au fil des années, la situation financière des deux entreprises s'est détériorée. Au premier trimestre, l'italienne a

perdu 157 millions d'euros. En 2012, elle avait enregistré une perte nette de 280 millions d'euros. Sa dette dépasse aujourd'hui un milliard d'euros.

De son côté, le groupe Air France-KLM, engagé dans un plan de restructuration, a publié l'an passé une perte de 1,2 milliard d'euros et s'est fixé un objectif ambitieux de réduction de 2 milliards d'euros de sa propre dette en trois ans. Impossible dans ces conditions pour le groupe franco-hollandais de régler l'ardoise de son partenaire italien et de s'exposer davantage en participant à la recapitalisation de la compagnie comme le réclament les autres actionnaires.

Trois options

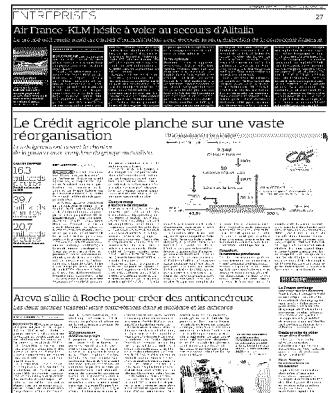
Pourtant la question apparemment simple n'est pas réglée. Trois options s'offrent désormais aux dirigeants du groupe franco-hol-

landais face à la recapitalisation d'Alitalia : soit ils décident qu'Air France-KLM doit participer à la recapitalisation pour maintenir sa part dans la compagnie italienne. Ce qui remettrait à plus tard une fusion. Soit ils décident de réduire leur participation en ne participant pas au renflouement d'Alitalia. Enfin, dernière possibilité, ils optent pour une montée au capital en exigeant des contreparties (réduction sévère des effectifs, effacement de la dette...). Selon des sources proches du dossier, ce dernier scénario aurait la préférence d'Alexandre de Juniac. La position du successeur de Jean-Cyril Spinetta à la tête du groupe Air France-KLM aurait évolué au cours des derniers mois.

Mais cette démarche offensive ne soulève pas l'enthousiasme des banques conseil de la compagnie franco-hollandaise. Ni l'assenti-

ment des administrateurs hollandais ni même celui des représentants de l'État. Il n'est pas non plus certain que les salariés du groupe Air France-KLM appellés à accomplir de nouveaux efforts soutiennent le sauvetage de la compagnie transalpine dont les pertes aggravaient celle de leur propre groupe.

L'hypothèse d'une entrée d'Etihad, la compagnie des Émirats Arabes unis, au capital d'Alitalia, l'un de ses partenaires commerciaux évoquée ces derniers mois a été rejetée. Vendredi, James Hogan, le PDG d'Etihad, a déclaré que priorité était accordée à son entrée dans la compagnie indienne Jet Airways dont il souhaite prendre 24 % du capital. Une stratégie qui lui permettrait d'asseoir sa présence sur les marchés les plus prometteurs. Une entrée au capital d'une des compagnies européennes les plus en difficulté est en effet moins séduisant. ■



Trasporti. I transalpini interessati ad assumere il controllo della compagnia italiana - Il nodo delle valutazioni finanziarie

Air France punta al 50% di Alitalia

Si fa difficile un accordo con Etihad: «La nostra priorità è l'India»

Marco Moussanet

PARIGI. Dal nostro corrispondente

» Sarebbe ormai una questione di giorni. Entro la prossima settimana si dovrrebbe conoscere, almeno nelle sue grandi linee, il destino di Alitalia. E lo scenario più probabile, a meno di colpi di scena certo sempre possibili, sembra essere quello di un passaggio, sia pur graduale, della compagnia nelle mani di Air France-Klm. Cioè quello

comunque affrontata e risolta, è molto probabile che del caso Alitalia si occupi il cda di Air France-Klm fissato per lunedì pomeriggio. Anche se i portavoce della società non confermano neppure la riunione, figuriamoci l'ordine del giorno.

Sicuramente siamo entrati nella fase finale di questa annosa vicenda. Che, insieme al collegamento ferroviario Lione-Torino, sarà al centro dell'incontro di giovedì (lo stesso giorno del cda Alitalia) tra il ministro italiano dei Trasporti Maurizio Lupi e il suo collega francese Frédéric Cuvillier.

Grandi alternative a un percorso che porti a un controllo da parte di Air France è difficile vederle. I soci privati di Alitalia non vogliono o non hanno la possibilità di continuare a iniettare soldi freschi nella compagnia (alcuni di loro non hanno peraltro versato neppure la quota del precedente aumento di capitale). E l'ingresso di un nuovo partner industriale sembra francamente difficile, con Air France primo azionista con il 25%.

Si è parlato molto di Etihad, legata a Air France da un accordo commerciale, ma proprio ieri l'ad della compagnia di Abu Dhabi, James Hogan, ha dichiarato all'agenzia Afp che la prio-

rità in questo momento è l'India: «Abbiamo un forte rapporto con Alitalia, guardiamo a molte società, ma la nostra priorità è Jet Airways».

Non resta che Air France. La quale però ha le sue gatte da pelare: nel 2013 chiuderà il sesto esercizio consecutivo in perdita e ha appena annunciato 2.800 tagli per rispettare il programma di ritorno all'equilibrio nel 2015, con la riduzione dell'indebitamento da 6,5 a 4,5 miliardi. Quindi non ha risorse finanziarie per Alitalia e non vuole ulteriori problemi.

Secondo il sito del quotidiano economico La Tribune, sarebbe interessata a crescere in Alitalia, fino ad assumerne il controllo, ma a due condizioni: di non accollarsi il miliardo di debiti della compagnia italiana e che quest'ultima approdi a Air France con un nuovo piano di risanamento già finanziato.

La discussione al cda di Air France-Klm non sarà comunque facile. Se quello italiano è un mercato molto interessante, Air France è sotto i riflettori delle sue organizzazioni sindacali e deve stare molto attenta a come si muove. Inoltre il vertice di Klm non sembra convinto dell'interesse dell'operazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE DUE CONDIZIONI

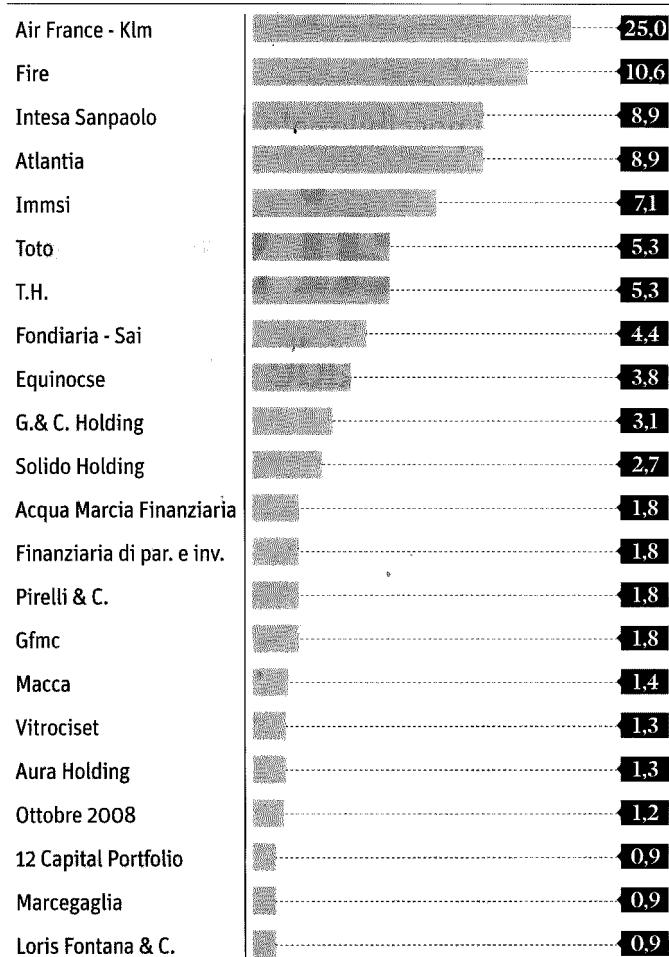
Secondo La Tribune i francesi chiederanno un piano di risanamento già finanziato e di non doversi accollare un miliardo di euro di debiti

che si sarebbe già potuto verificare nel 2008 - risparmiando un po' di soldi e anticipando la necessaria ristrutturazione - se non ci fosse stato il salvataggio dei "capitani coraggiosi" orchestrato da Silvio Berlusconi in nome dell'italianità.

Se infatti il 28 ottobre scade la clausola di blocco sulla cessione delle partecipazioni, e il vertice del gruppo franco-olandese ha più volte spiegato che entro fine anno la questione andrà



L'azionariato di Alitalia



LA STRATEGIA DEI FRANCESI PER AVERE ALITALIA A DUE SOLDI

IN ATTESA CHE LA COMPAGNIA COLLASSI AIR FRANCE PRENDE TEMPO PONENDO CONDIZIONI IMPOSSIBILI: SALIRE AL 50% SENZA ACCOLLARSI IL MILIARDI DI DEBITI

di Daniele Martini

L'estate non ha fatto bene a Gabriele Del Torchio e l'autunno per lui si presenta anche peggio. Quando arrivò, all'inizio della stagione calda, il nuovo amministratore Alitalia era tutto sorrisi, entusiasmo e fiducia. Ora sembra un altro: sorrisi pochi, perplessità tante, preoccupazioni di più. C'è da capirlo: non immaginava che il diavolo fosse più brutto di come lo dipingevano. Si sta accorgendo che la ex compagnia di bandiera non è una qualsiasi azienda malmessa, di difficile recupero per via degli 850 milioni di perdite in 4 anni, il miliardo circa di debiti a breve, medio e lungo termine e il capitale di nuovo agli sgoccioli. Il peggio è che Alitalia-Belzebù si porta dietro un peccato originale e cioè di essere stata affidata 5 anni fa da Silvio Berlusconi a un caravanserraglio di una ventina di azionisti di solito d'accordo su nulla.

L'AMMINISTRATORE Alitalia ha bruciato l'estate rincorrendo due miraggi: la rinegoziazione dei debiti con le banche e l'individuazione di una compagnia partner che potesse riaprire il cuore alla speranza. Ma

mentre sul primo punto gli azionisti hanno avuto poco da dividersi, sul secondo punto, le alleanze, Del Torchio è come in un frullatore. Sono almeno quattro le fazioni Alitalia. La prima è capitanata da Air France che con il 25 per cento del capitale è l'azionista più azionista di tutti, con al traino una bella fetta di manager della compagnia italiana e una plethora di azionisti minori i quali non vedono l'ora che tutto si compia, cioè che i francesi entrino da padroni, consentendo a loro piccoli di farsi da parte alla cheticella, contenendo i danni con la vendita delle quote. Poi ci sono, o almeno c'erano fino a qualche giorno fa, i filo-Etihad, la compagnia araba di Abu Dhabi, considerata come l'auspicabile cavaliere bianco. Poi i pro Aeroflot e infine gli azionisti fuori gioco a causa delle indagini della magistratura: i Riva, bloccati dalle inchieste sull'Ilva, i Ligresti agli arresti domiciliari e infine Bellavista Caltagirone nei guai per il porto di Fiumicino.

AIR FRANCE non ha alcuna fretta e gioca al tanto peggio tanto meglio, sicura che prima o poi Alitalia le cadrà nel cesto come una pera matura, consumata dai debiti. Ora i francesi si dicono pronti (lo rivela il

giornale francese *La Tribune*, non smentito) a raddoppiare la quota di possesso dal 25 al 50 per cento. Ma a condizioni che appaiono impossibili, cioè che nel frattempo Alitalia rinegozi il debito, ristrutturi l'azienda e ridisegni le rotte. In sostanza Air France ribadisce il suo interesse per Alitalia, a patto di prenderla ripulita e con un tozzo di pane. Per spezzare questo che considerano il transalpino gioco al massacro al rallentatore, un'altra fazione di Alitalia, a cui lo stesso Del Torchio si era iscritto, ha fatto per tutta l'estate il filo a Etihad. La compagnia araba aveva dimostrato l'intenzione di voler entrare nel mercato europeo e Alitalia sembrava il veicolo adatto. Già ora tra la compagnia degli Emirati e quella italiana c'è una collaborazione avviata, un accordo commerciale per cui i jet italiani trasportano ad Abu Dhabi i viaggiatori che poi proseguono per l'Australia con aerei arabi. Alcune settimane fa Del Torchio e il suo staff sono volati nella capitale araba proprio con l'intenzione di rafforzare l'intesa per poi eventualmente concretizzarla in una partecipazione azionaria. I francesi hanno però reagito stizziti. All'inizio pare siano addirittura riusciti a fare inviare dal loro

governo una nota al governo italiano, mentre ora ribadiscono la loro manomorta su Alitalia facendo balenare la possibilità di un improbabile raddoppio azionario che in sostanza è un modo per mandare un segnale agli arabi, un messaggio che suona più o meno così: l'Alitalia è roba nostra, pazientate un po' e poi tratterete eventuali accordi con noi. Gli arabi hanno dimostrato di aver capito l'antifona emettendo un comunicato per dire che non pensano ad Alitalia, ma nei loro piani piuttosto c'è l'India. Non è finita perché tra filo francesi e filo arabi si intromettono anche i filo russi, i Benetton che fanno il tifo per Aeroflot da quando hanno sentito dire che come hub del Mediterraneo la compagnia di Mosca punterebbe su Roma, cioè sullo scalo Benetton. Strattato da tutte le parti, Del Torchio nel consiglio di amministrazione di giovedì 26 cercherà di convincere la maggioranza dei soci a tirare stoicamente avanti sottoscrivendo almeno quei 55 milioni di euro di prestito-ponte non sottoscritti alcuni mesi fa e proverà anche a mettere nel piatto l'ipotesi di un altro aumento di capitale. Nella speranza che, nel frattempo, sulla compagnia cominci a brillare lo stellone d'Italia sotto forma di diminuzione del prezzo del petrolio.

LO SCIOPPO

Il piano dei parigini:
trattare
successivamente
con gli arabi, quando
l'azienda avrà perso
la bandiera italiana

Così la finanza tricolore ha affossato Telecom

ALESSANDRO PENATI

PER capire che cosa significino espressioni come "l'Italia è un Paese in declino", "vige un capitalismo asfittico e di relazioni", basta ripercorrere le vicende di Telecom Italia.

SEGUE A PAGINA 27

ALESSANDRO PENATI

(segue dalla prima pagina)

OGGI si guarda alla prossima scadenza del patto tra gli azionisti di Telco, la holding che controlla Telecom, e al consiglio di amministrazione del 3 ottobre, come all'inizio di una nuova era. Eppure, quindici anni di lenta agonia suggeriscono scetticismo e, forse, rassegnazione.

LA MADRE DI TUTTE LE PRIVATIZZAZIONI

Telecom Italia nasce con la privatizzazione del 1997 voluta dal governo Prodi. E parte con un difetto d'origine: uno Stato dirigista o, ancor peggio, che vorrebbe esserlo, ma non ne è capace. A prescindere dal colore dei governi. Così le privatizzazioni si fanno solo per far cassa e perché lo impone l'ingresso nell'euro. Pertanto Telecom viene collocata come un monopolio integrato, perdendo l'occasione per creare concorrenza in un settore agli albori della liberalizzazione e nella sua fase di massima crescita. Ma il Tesoro riesce ad incassare 12 miliardi di euro per il 42%, più di quanto oggi valga l'intera società. E si perde l'occasione per promuovere il mercato dei capitali, perché lo Stato vuole pilotare il controllo in mani amiche. Si sceglie l'approccio del nocciolo duro, con Agnelli primo azionista (e un investimento risibile, come d'abitudine) e Guido Rossi presidente. Per facilitargli il controllo, non si convertono le azioni di risparmio (senza diritto di voto), sopravvissute fino a oggi. Cambiano i vertici: Rossignolo e poi Bernabè (l'attuale presidente, non suo figlio). Ma l'interesse dei nuovi azionisti privati è solo di incassare il dividendo della rendita monopolistica. E l'azienda rimane un pachiderma sonnacchioso e pieno di soldi.

I CAPITANI CORAGGIOSI

L'avvento dell'Euro, nel 1999, elimina la barriera del rischio di cambio, spalancando all'Italia le porte del mercato internazionale dei capitali. Cade così uno dei principali vincoli strutturali alla crescita nel nostro Paese: fino ad allora, il risparmio nazionale era obbligatoriamente incanalato verso il finanziamento del debito pubblico; e poiché il rischio lira scoraggiava l'ingresso degli stranieri, i gruppi italiani dovevano operare in uno stato di raziona-

mento dei capitali, dal quale Mediobanca, che agiva da surrogato al mercato finanziario, traeva la propria forza. Con l'Euro tutto questo finisce.

Colaninno & Co. sono rapidi a sfruttare questa opportunità, e raccogliere all'estero gli ingenti prestiti necessari a lanciare un'Opa su Telecom. Quello che poteva essere l'inizio di un mercato dei capitali efficiente, dove il controllo delle aziende va a chi è più bravo a gestirle, scardinando dirigenza e capitale di relazioni, e permettendo ai gruppi italiani di crescere in competizione con quelli stranieri, si trasforma presto in una cocente delusione: invece di fondere holding e società operative create per scalare Telecom, concentrarsi sulla gestione industriale e ripagare l'enorme debito contratto, i capitani coraggiosi si comportano da vecchi capitalisti nostrani, perpetuando la lunga catena societaria creata con l'Opa per valorizzare il premio di controllo nella holding Bell (lussemburghese, naturalmente). La preoccupazione resta il controllo, con il minimo dei capitali e il massimo del debito. Ma la bolla della dot.com scoppia, e con essa le valutazioni insensate che il mercato attribuiva alle telecomunicazioni. Per Colaninno & Co. è un brusco risveglio: il valore di Telecom crolla, ma i debiti rimangono; e i creditori bussano alla porta. In Italia, però, c'è sempre qualcuno pronto a strappare il controllo (coi soldi di banche amiche) pur di soddisfare voglie di impero.

LA VOGLIA DI IMPERO DI TRONCHETTI

Liquido perché baciato dalla fortuna durante la bolla Internet, Tronchetti Provera vede nelle difficoltà dei capitani coraggiosi l'occasione per costruire il proprio impero. Ma l'ambizione acceca. Nel 2001 strappa il controllo di Telecom; naturalmente il premio va alla Bell (quasi tax free), non al mercato come da italica abitudine. E perpetua gli errori di Colaninno & Co., esercitando il controllo con una catena societaria ancora più lunga (Olimpia al posto di Bell, più Pirelli, Camfin eccetera), e ancora più debito, ovviamente con il sostegno di Intesa e Unicredit, socie in Olimpia. Poi infila una serie incredibile di errori. Per far fronte ai debiti vende tutte le attività che la Telecom dei capitani coraggiosi aveva acquistato all'estero, in mercati a forte crescita (unica decisione giusta); salvo poi accumularne di più per fondere

Tim con Telecom, puntando prevalentemente sulla telefonia mobile in Italia: un mercato in via di saturazione, a bassa crescita e sempre più concorrenziale. E non investe nella banda larga, perdendo il treno di Internet. Così, nel 2006, Tronchetti si trova nella stessa situazione di Colaninno & Co. nel 2001: il valore di Telecom in calo irreversibile; troppo debito; e i creditoriali alla porta. Ma questa volta non c'è un altro aspirante imperatore in Italia, così Tronchetti cerca di vendere agli americani di AT&T o al messicano Slim. Orrore!

L'OPERAZIONE DI SISTEMA

In Italia, come nel gioco dell'oca, ogni tanto si torna al via. Nel 2006, Prodi è nuovamente al Governo e il sempreverde animodirigista impone la salvaguardia di una azienda "strategica per il paese". Se però il mercato dei capitali non funziona (meglio, non lo si crea) e l'Europa impedisce allo Stato di intervenire, ci si inventa "l'operazione di sistema". Al comando torna Guido Rossi (quello del 1997), con il compito far uscire indenne Tronchetti e creare un patto per mantenere il controllo in mani italiane. Ancora una volta, prioritari sono debito, controllo e relazioni con il Governo: le prospettive del settore, e qualesiasi modo migliore per valorizzare l'azienda, sono aspetti marginali. Chi allora meglio di Banca Intesa, autoprotetasi banca disistema, insieme al salotto buono di Mediobanca e Generali, per un'operazione di sistema gradita al Governo? Con la spagnola Telefonica, comprano il controllo da Olimpia, rinominata Telco (senza che il mercato veda un euro), facendo uscire Tronchetti prima che l'avventura Telecom lo porti al dissesto. E finanziato l'operazione a debito. Nulla cambia nella struttura finanziaria (troppo debito) e proprietaria (controllo in una holding fuori mercato).

Telefonica è straniera, ma non conta: la Spagna ha un capitalismo come il nostro e ci si intende. E poi ha una quota di minoranza. Ma in questo modo le si concede di fatto un diritto di prelazione sul controllo futuro, magari a prezzo di saldo. Infatti sembrano che oggi Intesa, Mediobanca e Generali, non potendo più permettersi le perdite che le operazioni di sistema inevitabilmente generano, stiano cercando di vendere a Telefonica la loro quota in Telco (naturalmente fuori mercato); a una frazione di quanto avrebbero incassato cin-

Un gigante portato al collasso dai vizi del capitalismo tricolore

Fallimentari le gestioni di Colaninno, Tronchetti e banche

que anni fa. Come con Air France in Alitalia, o Edf in Edison: le operazioni di sistema non mi sembrano capolavori di astuzia.

LA LENTA AGONIA

Nel 2007, il comando torna a Bernabè (quello del 1998). Da allora sfoglia la margherita. Il debito è rimasto quello di 13 anni prima, ma i ricavi dalla telefonia in Italia, dove l'azienda è concentrata, sono in declino irreversibile e non generano cassa bastante a rimborsarlo. Ci vorrebbe un forte aumento di capitale, ma i soci non hanno soldi. Anzi, vogliono uscire. E, in ogni caso, non si saprebbe come remunerarlo adeguatamente. Non si può vendere Tim per consolidare un mercato nazionale troppo frazionato perché evidenzierebbe

be una perdita colossale derivante dall'abbattimento del valore dell'avviamento a bilancio. Vendere il Brasile, che pure è ai massimi, significherebbe fossilizzarsi in un mercato in declino. Non ci sono i soldi per investire nella rete e ci sarebbero problemi a remunerare gli investimenti anche perché la regolamentazione impone di spartirne la redditività con i concorrenti. Né si può venderla, perché la Cassa depositi sarebbe il solo compratore accettabile per il governo: una sorta di nazionalizzazione antistorica e impraticabile; e Telecom perderebbe l'asset con le migliori prospettive. Fare l'azienda a pezzi e offrirla sul mercato globale al migliore offerente, approfittando dell'attuale ondata di fusioni e acquisizioni nel mondo equivarrebbe, nella lingua italiana, a una bestemmia.

IL MORTO CHE CAMMINA

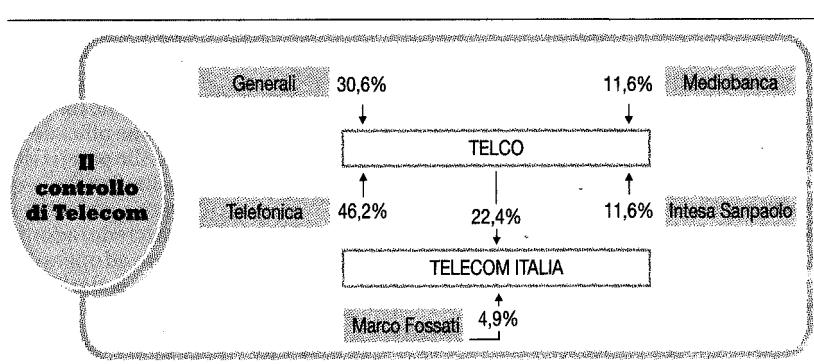
Non capisco la frenetica attesa con cui si attende la fine del patto in Telco a fine settembre e l'ennesimo "nuovo piano industriale" (quanti ne sono stati presentati?) nel consiglio del 3 ottobre. Non può essere risolutivo perché il problema, ancora una volta, non è una questione prettamente finanziaria, di controllo, o di chi sia al vertice; ma di un'azienda priva di prospettive, ancorata a un paese senza crescita, incapace di stare al passo con i rapidi e repentina cambiamenti del settore. Definire Telecom un morto che cammina, ridotto in questo stato da una vicenda che è lo specchio delle storture del Paese, sembra quasi un eufemismo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il peccato originale è una vendita da parte dello Stato pilotata verso mani amiche in un misto di dirigismo e relazioni privilegiate

Ennesimo insuccesso delle "operazioni di sistema" che, come nei casi Alitalia e Edison, generano perdite e impoveriscono le aziende

La storia	
	PRIVATIZZAZIONE Nel 1997 lo Stato rinuncia al controllo di Telecom incassando 12 miliardi di euro
	TELEFONICA Gli spagnoli entrano nel 2006 "bilanciati" da soci italiani: Intesa, Generali e Mediobanca



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il caso I dubbi del socio Klm. Le incognite della politica e la diplomazia del ministro Lupi

Alitalia, le mosse di Air France e il futuro da compagnia regionale

Oggi il consiglio del vettore francese. Cento milioni per il 50%

ROMA - Il destino di Alitalia potrebbe decidersi oggi in una riunione del consiglio di amministrazione del suo socio di maggioranza, Air France-Klm, che dovrebbe stabilire se accrescere la propria quota (25%) nel capitale del vettore italiano. La convocazione del board con questo ordine del giorno continua a essere negata, e difficilmente si conosceranno le reali intenzioni dei francesi a un mese dalla scadenza del *lock up* che vincola i soci a cedere quote solo tra loro.

In questo momento la tattica è tutto. Su Etihad, ad esempio, la compagnia emiratina di cui Alitalia aveva sondato, tramite Rothschild, l'interesse all'acquisizione di una propria quota, ultimamente è sceso il silenzio. Etihad, che è legata da un ottimo rapporto con i francesi, potrebbe in effetti affiancare Air France-Klm, ma in questo momento confermare il proprio interesse per Alitalia equivarrebbe a consentire a questi di alzare il prezzo con i francesi, con cui la compagnia emiratina verrebbe messa in competizione. Per lo stesso motivo non posso essere considerate utili a valorizzare Alitalia le voci di un interesse della russa Aeroflot, che è nel gruppo Skyteam, sempre guidato da Air France-Klm.

Comunque la si veda, sono i francesi a menare le danze, con

molti dubbi. Non tanto sull'utilità di acquisire Alitalia, il cui mercato non può essere ceduto ai tedeschi di Lufthansa o agli inglesi di British Airways, quanto sull'esborso che l'operazione comporterebbe.

Secondo indiscrezioni, gli olandesi sarebbero molto freddi sull'opportunità di agire, memori probabilmente dello smacco subito nel 1998, quando persero per un soffio la possibilità di comprare la compagnia italiana. Ma non è solo un fatto d'orgoglio: Air France-Klm ha appena annunciato un nuovo piano di esodi volontari per 2.800 dipendenti, una riduzione dei voli di medio raggio, l'uscita dal programma del B747 e il differimento del pareggio di bilancio al 2014.

Non è un caso che, qualche giorno fa, la stampa francese riportasse l'ipotesi di un raddoppio della quota in Alitalia solo a condizioni durissime: nessun accollamento del debito, iniezione di capitale solo dopo un'azione simile da parte dei soci italiani e mano libera sui piani della compagnia italiana.

Lo schema potrebbe essere quello di un aumento di capitale in cui Air France-Klm sottoscriveva la propria quota e (da sola o con Etihad) si faccia carico dell'inoptato. Se l'operazione fosse da 200 milioni, dovrebbe sborsarne 50 per mantenere la pro-

pria quota e fino al doppio per acquisire il controllo (mantenendosi sempre sotto il 50% per non consolidare il debito di Alitalia). Quanto alla situazione finanziaria, la condizione potrebbe essere quella di procedere all'aumento di capitale solo quando le banche abbiano accettato di finanziare Alitalia per ulteriori 200 milioni. Cifre minime queste, per consentire a Alitalia di stare in piedi.

Circa le strategie, un potenziamento di Air France-Klm nell'azionariato liquiderebbe il piano dell'amministratore Gabriele Del Torchio nella parte che prevede un'espansione nell'intercontinentale, riportando Alitalia al «piano Fenice», quello del suo esordio, con un profilo da vettore regional.

A sentire i soci di Alitalia, preoccupati per lo più di riuscire a recuperare l'investimento fatto nel 2008, difficilmente la politica potrà cambiare questa volta il corso degli eventi. Anche se gli sviluppi dell'affaire rischiano d'impatte con un clima da campagna elettorale permanente. Prova ne sono le dichiarazioni del capogruppo del Pdl, Renato Brunetta, che ieri, a sorpresa, ha scelto di affrontare l'impatto media-

tico di un'eventuale vendita ai francesi, contro cui nel 2008 Silvio Berlusconi organizzò la cordata italiana dei «capitani coraggiosi», minimizzandolo: «Se il nostro capitalismo non è stato in grado (di salvare Alitalia, *n.d.r.*), penso che ci debba essere altra trasfusione di sangue». Diversa la linea dell'ex ministro dei Trasporti, Altero Matteoli: «Alitalia ha bisogno di essere ricapitalizzata, ben venga quindi l'intervento di Air France-Klm se questo serve per ricapitalizzare la compagnia italiana. Certo non deve superare il 50% e pertanto serve un atto di coraggio dei soci italiani».

Il tentativo del Pdl sarà quello di evitare che il Pd gli rinfacci di aver fatto fallire la vendita ai francesi organizzata nel 2008 dall'allora premier Romano Prodi, preferendole un'operazione che è costata più di 3 miliardi di euro di soldi pubblici. Per evitare la deriva il ministro dei Trasporti pidiellino, Maurizio Lupi, sta cercando di aprire una strada diplomatica con il governo francese. Finora inutilmente.

Antonella Baccaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fronte arabo

La società aerea degli Emirati, Etihad, potrebbe affiancare i francesi nella scalata

En crise, Alitalia attend l'aide d'Air France-KLM

AÉRIEN

Etihad a écarté l'idée d'une entrée à 30 % dans la compagnie italienne.

Pierre de Gasquet

— Correspondant à Rome

L'hypothèse d'un accord franco-arabe pour renflouer Alitalia perd du terrain. Alors que le conseil d'Air France doit statuer aujourd'hui sur l'avenir de la participation de 25 % d'Air France-KLM dans Alitalia, l'idée d'une intervention d'Etihad, la compagnie des Emirats arabes unis souvent présentée comme un « chevalier blanc » potentiel, a désormais du plomb dans l'aile. Tout comme Qatar Airways, la compagnie d'Abu Dhabi a fait savoir ce week-end qu'une entrée dans le capital d'Alitalia ne faisait pas partie de ses priorités. Une déconvenue pour la compagnie dirigée par Gabriele del Torchio, qui doit impérativement lever 400 millions d'euros d'ici la fin 2013 pour assurer son financement.

De son côté, Air France-KLM attend de l'Etat italien qu'il facilite la mise en œuvre du plan de restructuration et la réduction des effectifs. Il aurait conditionné toute montée de 25 % à 50 % dans le capital de la compagnie italienne, selon « La Tribune » à une remise à zéro

préalable de sa dette de 1 milliard d'euros. « Poser une telle condition équivaudrait à demander l'impossible en vue de sortir du jeu », indiquait-on ce week-end, à Rome, de source proche du dossier. « Pour le moment, nous voulons nous concentrer sur nos opérations en Inde et sur Jet Airways », a expliqué, de son côté, le PDG d'Etihad, James Hogan, à l'AFP, en réponse aux spéculations sur une entrée à 30 % dans le capital d'Alitalia.

De nouvelles pertes

Après avoir quadruplé ses pertes en 2012 (à 280 millions), Alitalia devrait annoncer jeudi une nouvelle perte de plus de 200 millions pour le premier semestre. La situation est d'autant plus critique que 6 ou 7 minoritaires, dont plusieurs sont confrontés à des problèmes judiciaires (Riva, Unipol...), n'ont pas souscrit leur quote-part du prêt convertible de 150 millions décidé en février. Une rencontre est prévue jeudi, à Paris, entre le ministre français des Transports, Frédéric Cuvillier, et son homologue italien, Maurizio Lupi, pour parler d'Alitalia et de Lyon-Turin. « Je serai clair sur le fait qu'Alitalia reste un actif stratégique pour notre pays et que la recherche d'un partenaire international est essentielle », a indiqué le ministre italien. Un mandat a été confié par Alitalia à Banca Leonardo pour l'aider à lever de 300 à 400 millions. ■



Trattativa con Air France in stallo senza accordo Alitalia in picchiata

Il ministro Lupi: oka Parigi, ma ci dicono se siamo strategici

di Lucio Cillis

LUCIO CILLIS

ROMA — Un comunicato di poche righe nella tarda serata di ieri non ha diradato le incertezze sul possibile accordo tra Alitalia e Air France-Klm. In sostanza si aspetta il decisivo cda della ex compagnia di bandiera di dopodomani, quando l'ad Gabriele Del Torchio metterà nero su bianco i problemi di liquidità del vettore. Il serbatoio è quasi vuoto e nel giro di poche settimane, al massimo fine ottobre in mancanza di un colpo di reni decisivo, Alitalia potrebbe ritrovarsi di fronte al baratro.

Ma stavolta, a differenza del 2008 quando al capezzale della compagnia arrivò un commissario straordinario, dietro le quinte della lunga, estenuante trattativa tra Air France e il no-

stro vettore si parla di un possibile accordo "nell'aria": il governo Letta è in pressing sui francesi e i verti dei manager italiani che puntano al salvataggio, in queste ultime ore appaiono un po' meno tesi. Il cda del gruppo franco olandese che ieri a Parigi ha affrontato il tema dell'alleanza, ha passato in rassegna i nodi che di fatto oggi rallentano il processo di integrazione tra le due aziende. Ma senza scendere — ufficialmente almeno — in dettagli.

In ogni caso, secondo fonti vicine al dossier, sherpa del governo italiano e francese si sono "annusati" più volte nei giorni scorsi e oggi circola un cauto ottimismo sulla vicenda che si trascina ormai dal 2006. Dal ministero dei Trasporti guidato al Maurizio Lupi, si guarda all'appuntamento di dopodomani a Parigi dove i colleghi dei due Paesi si incontreranno per parlare (anche) di Tav e Alitalia. Lo stesso Lupi ieri ha ribadito che

«Air France deve finalmente dire con chiarezza se considera Alitalia strategica» e che «l'esecutivo Letta non ha preclusioni ad un aumento della quota in Alitalia».

Sempre giovedì durante il cda di Alitalia che approverà la semestrale, verrà affrontato con decisione il nodo dell'aumento di capitale e della eventuale presenza in forze dei francesi. Se Air France dovesse rompere gli indugi accettando di "crescere" nei prossimi mesi dall'attuale 25% fino al 50,1%, Del Torchio potrebbe ottenere il sospirato via libera ad un prestito da almeno 250 milioni da parte delle banche italiane. Gli altri 150 milioni necessari per sopravvivere e rilanciare le attività potrebbero giungere, invece, per mezzo di un nuovo aumento di capitale che Air France sottoscriverebbe a patto di una nuova governance del vettore romano. Resta però irrisolto il problema del miliardo di perdite accumulate in 5 anni

di attività della compagnia dei quali i francesi non vogliono farsi carico.

Questa storia di amore industriale, mai esplosa per davvero, potrebbe dunque trasformarsi a breve in una acquisizione, con la bandiera tricolore francese piantata davanti all'ingresso del palazzo Alitalia di Fiumicino. Ieri sera il consiglio di amministrazione del vettore transalpino avrebbe affrontato anche i termini di una possibile salita di Air France nell'azionariato di Alitalia. Se l'integrazione dovesse andare avanti, il marchio italiano pagherà però un prezzo altissimo: i bene informati, da Parigi, parlano di uno stop al piano industriale appena avviato da Del Torchio, di una sostanziosa riduzione di aerei sul medio raggio, un piano di risparmi draconiano e di conseguenza una ri-structurazione che andrà a verificare anche i numeri del personale attualmente in Alitalia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Giovedì in agenda
il summit dei
ministri dei
Trasporti italiano e
transalpino**



» | **L'operazione** Mediobanca incaricata di una verifica sui conti della compagnia italiana

E da Roma arriva un via libera: Parigi può raddoppiare fino al 50%

ROMA - Via libera del governo italiano al raddoppio della quota detenuta da Air France-Klm in Alitalia. Ma intanto una *due diligence* sul vettore italiano è già stata commissionata dal gruppo franco-olandese a Mediobanca che affiancherà Lazard nella valutazione dell'eventuale operazione.

La posizione del governo italiano in merito all'ex compagnia di bandiera, nel 2008 sottratta all'offerta esclusiva di Air France-Klm e acquistata da una ventina di soci, tra cui quelli transalpini (25%), è stata chiarita ieri dal ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, a poche ore dalla riunione a Parigi del consiglio di amministrazione di Air France-Klm relativa proprio al futuro della sua partecipazione in Alitalia, a un mese dalla scadenza del vincolo che oggi obbliga tutti i soci a cedere le proprie azioni solo all'interno dell'attuale compagnia.

«Dal nostro punto di vista non ci sono assolutamente preclusioni — ha chiarito Lupi —. L'unica cosa è che l'Italia non sia solo un posto dove prelevare domanda da spostare su Parigi». Una preoccupazione legittima, visto che indiscrezioni di stampa transalpina hanno già posto tra le condizioni a cui Air France-Klm salirebbe in Alitalia, la possibilità di decidere sui suoi piani industriali, insomma di stabilire scali e rotte.

«Mi aspetto che Air France ribadisca con forza che Alitalia è un asset strategico e che perciò ci sia un passaggio ulteriore di rafforzamento del ruolo che Air France dovrà avere» ha proseguito Lupi, chiedendo ai francesi di non considerare Alitalia e Fiumicino «un'appendice» ma «un punto strategico per lo sviluppo del trasporto aereo europeo».

Ma Air France-Klm deve valutare bene le proprie mosse, avendo già annunciato 2.800 esuberi e il rinvio del pareggio di bilancio al 2014. Alitalia, da parte propria, ha già perso 280 milioni di euro nel 2012, e giovedì annuncerà i propri risultati semestrali che di certo supereranno i 200 milioni di perdita preventivati. Insomma non è il momento migliore per vendere a un buon prezzo, e i soci lo sanno. Air France-Klm, attraverso Lazard e Mediobanca, farà luce sulla reale situazione della compagnia. La scelta dei consulenti è significativa: entrambi conoscono perfettamente il dossier Alitalia, come i due consiglieri francesi che siedono da cinque anni nel *board* di Alitalia, sorvegliandone le mosse. Nella partita potrebbe entrare anche l'emiratina Etihad: chissà che il premier Enrico Letta, che ieri ha annunciato un viaggio negli Emirati ai primi di ottobre, non ne approfitti per perorare la causa italiana.

Antonella Baccaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo scenario. Le prime conseguenze del tramonto del capitalismo di relazione

Mire estere su tlc, Alitalia e Finmeccanica, il sistema-Italia si scopre senza capitali

di Alessandro Graziani

Telecom verso gli spagnoli di Telefonica, Alitalia ai francesi di Air France, le tre Ansaldo (Energia, Sts e Breda) ai coreani di Doosan, agli americani di General Electric e ai giapponesi di Hitachi. È la prospettiva delle prossime settimane per tre grandi gruppi italiani pesantemente colpiti dalla crisi. Sono solo i casi più clamorosi ed evidenti della sconfitta del sistema-Italia, soprattutto se i probabili acquirenti dovessero procedere a break-up delle attività in Italia e all'estero con pesanti ricadute occupazionali. I nodi irrisolti di vecchi errori gestionali sembrano venire al pettine tutti insieme e il sistema-Italia pare incapace di reagire e di caogulare i capitali necessari per difendere le proprie grandi imprese. Il problema principale è che i capitali non ci sono.

L'unico soggetto a essere invocato per interventi di rilancio o salvataggi vari, paradossalmente proprio mentre il Governo riapre il dossier privatizzazioni, è la Cassa Depositi e Prestiti (Cdp), chiamata a investire su tutti i dossier delicati. Dalla rete Telecom ad Alitalia fino a tutte le partecipate di Finmeccanica in vendita, la richiesta che si alza dalla aziende in crisi o in fase di rilancio è per un intervento della Cdp, direttamente o attraverso le sue controllate o partecipate (da Fintecna al Fondo Strategico fino a F2i). Si profila all'orizzonte una nuova Iri? In un Paese di capitalisti sempre più senza capitali non è assurdo che lo Stato intervenga, come in questi anni hanno fatto altri Paesi europei, per salvare e rilanciare grandi gruppi in crisi. Ma allora, come ha

più volte ricordato il presidente di Cdp Franco Bassanini, serve un mandato esplicito alla Cassa Depositi.

La difesa a oltranza dell'italianità delle imprese, che forse non ha mai avuto senso, ora sta diventando impossibile. Manca un mercato dei capitali che finanzi le imprese e mancano gli investitori istituzionali. Storia nota, purtroppo. La novità, che spiega molto di quanto sta accadendo e accadrà, è che è venuto a mancare anche lo storico sostegno delle grandi banche al sistema-Italia. Per decenni Mediobanca ha fatto da sostegno, direttamente ma soprattutto indirettamente attraverso il grande polmone finanziario delle Assicurazioni Generali e delle banche e assicurazioni che ruotavano alla cosiddetta Gazzella del Nord, al sistema industriale italiano. Garantendo ricapitalizzazioni tramite i patti di sindacato. Che venivano costituiti sia per i grandi gruppi privati in difficoltà sia per creare nuclei stabili di azionisti di società privatizzate. Ruolo che negli ultimi anni aveva svolto in più occasioni anche Intesa Sanpaolo.

Quel vecchio mondo è stato spazzato via dalla crisi finanziaria globale avviata nel 2007 e, ancora di più, dalle nuove regole sul capitale di Basilea 3 che penalizzano gli investimenti nelle quote di minoranza. La conseguenza è stata l'addio annunciato ai patti sindacato da parte di Mediobanca e alla riduzione, graduale ma indispensabile, della stessa Mediobanca e di Intesa Sanpaolo delle tante partecipazioni finora considerate «strategiche». UniCredit si è sempre tenuto fuori dalle interessenze azionarie, Ubi Banca non ha la taglia né la vocazione a grandi operazioni di merchant banking. Il resto del sistema

bancario italiano, anche tralasciando il caso del Monte Paschi a rischio nazionalizzazionale, è in grave crisi: in media il rating delle banche medie è junk e la necessità, in qualche caso l'urgenza, è di rafforzare il proprio patrimonio. Senza contare che il prossimo trasferimento della vigilanza dalla Banca d'Italia alla Bce, che si teme più severa perché terrà conto del rischio-Italia che accompagna il sistema bancario domestico agli occhi (non sempre obiettivi) dell'Europa, sta determinando nuovi accantonamenti sui crediti in sofferenza con il rischio di una nuova frenata agli impegni alle imprese.

È in questo contesto di fragilità del sistema, stremato dalla crisi e alle prese con le nuove regole sulle banche, che l'Italia si prepara ad affrontare l'avanzata dei grandi gruppi esteri che puntano a comprare a prezzi da saldo molte grandi aziende italiane, pubbliche e private.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA FINE DI UN'EPOCA

Mediobanca e Intesa si ritirano dai patti di sindacato e riducono le partecipazioni di minoranza in ossequio alle nuove regole sul capitale di Basilea 3

IL SALOTTO BUONO E LO STATO

Anche le Generali riducono l'esposizione all'equity. E in ogni piano di rilancio è sempre più richiesto l'intervento pubblico della Cdp

NESSUNA DECISIONE IERI AL CDA DELLA COMPAGNIA TRANSALPINA SUL VETTORE ITALIANO

Air France, fumata grigia su Alitalia

Il gruppo ritiene indispensabili le informazioni che i vertici della società tricolore dovranno fornire in occasione di un prossimo cda. Il ministro Lupi, niente obiezioni alla scalata

DI ANGELA ZOPPO

Fumata grigia di Air France-Klm. Nella tarda serata di ieri è arrivato l'asciutto comunicato con il quale il vettore franco-olandese, al termine di un lungo cda andato avanti fino a tarda sera, ha comunicato la non-decisione su Alitalia. Tutto rinviato a un altro cda, quello della compagnia italiana in calendario per giovedì prossimo. «Il gruppo», si legge nella nota, «ritiene indispensabile esaminare le informazioni» che arriveranno dal management Alitalia, che dovrà comunicare sia i numeri della semestrale (si prevede un rosso di più di 200 milioni di euro), che l'esito delle trattative con le banche su nuovi prestiti fino

a 300 milioni di euro.

Sulla scelta attendale del ceo Alexandre De Juniac hanno pesato le rigidità di Klm ma soprattutto la pressione del piano di ristrutturazione Transform 2015, che ha imposto un severo contenimento dei costi e sconsiglia mosse non pienamente condivise, soprattutto se comportano esborsi finanziari. Appena pochi giorni fa, infatti, la compagnia ha annunciato un ulteriore inasprimento del piano, con altri 2.800 esuberi volontari e la riorganizzazione della flotta. Il 2013, insomma,

si annuncia come il sesto esercizio consecutivo in perdita per Air France-Klm. Ma sull'altro piatto della bilancia ha pesato la consapevolezza che un'acquisizione di Alitalia ora potrebbe risolversi con un esborso modesto, tra i 150 e i 200 milioni di euro. Air France-Klm, che ha scelto di farsi affiancare anche da Mediobanca, vuole però precise garanzie sul piano e non intende accollarsi il debito di Alitalia, circa 1 miliardo di euro. Il fatto che Parigi abbia preso tempo sta anche a dimostrare anche che non si temono possibili candidature concorrenti al controllo del vettore italiano.

Da parte politica, intanto, ci sono state esplicite aperture alla possibilità che i francesi salgano direttamente al 50%

e più della compagnia dei cosiddetti patrioti. Anche ieri il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi ha detto di non avere alcuna obiezione riguardo all'eventuale scalata transalpina. Quanto all'ad Gabriele Del Torchio, indiscrezioni di stampa nel week-end lo davano a Dubai per trattare nuovamente con Etihad, ma in realtà il manager era impegnato con l'advisor Leonardo su un fronte tutto italiano, quello delle banche, chiamate a dare ossigenata alla compagnia. Una disponibilità di massima c'è, come ha segnalato l'advisor Leonardo. Ma certo l'adesione di Air France-Klm all'ormai improrogabile aumento di capitale faciliterebbe le cose. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su www.milanofinanza.it/alitalia



LA SVENDITA AI FRANCESI

E i «patrioti» abbandonarono Alitalia

di SERGIO RIZZO

Il tricolore dell'Alitalia sarà dunque ammainato, al modico prezzo di cinque miliardi per gli italiani. Le indiscrezioni che circolano da settimane portano a una sola conclusione: l'avventura dei nostri «patrioti», come il Cavaliere definì quegli imprenditori che cinque anni fa si misero al servizio dell'operazione di «salvataggio» della compagnia di bandiera dalle grinfie francesi, è avviata al capolinea. L'Alitalia finirebbe all'Air France-Klm per un piatto di lenticchie decisamente più misero di quello che ci avrebbero offerto allora. E a sentire i giornali parigini, dovremmo perfino ringraziare la compagnia franco-olandese di prendersi questa rognosa.

Per capire che sarebbe andata così, purtroppo, non ci voleva la palla di vetro. La storia dell'Alitalia è costellata d'incredibili errori manageriali, spesso conseguenza delle spregiudicate incursioni d'una politica totalmente disinteressata all'azienda e al Paese. Ma di tutti gli infortuni, l'ultimo è senza alcun dubbio il più clamoroso. Nel 2008 la nostra compagnia di bandiera, reduce dai trattamenti cui abbiamo accennato, era sull'orlo del fallimento. Air France-Klm si offre di rilevarla pagando lo Stato italiano in azioni, con una quota di minoranza del grande gruppo nel quale sarebbe confluita, per un controvalore di 140 milioni. Avrebbe quindi investito un miliardo di euro nell'azienda, accollandosi pure 1,4 miliardi di debiti. Si sarebbero per-

giunta evitati il fallimento e la liquidazione, presumibilmente infinita, dell'Alitalia, con costi forse altrettanto infiniti per le pubbliche casse. Il ministro dell'Economia, Tommaso Padoa-Schioppa, dopo aver inutilmente fatto il giro delle sette chiese per trovare qualche imprenditore italiano disposto a rilevare la compagnia, s'era rassegnato alla soluzione francese. Da italiano, senza fare salti di gioia. Confessò di sentirsi «come il guidatore di un'ambulanza che sta correndo per portare il malato nell'unica clinica disposta ad accettarlo».

La campagna elettorale però infuriava e a Silvio Berlusconi non sembrò vero che gli venisse consegnata su un piatto d'argento un'arma tanto affilata per la sua offensiva propagandistica contro la sinistra accusata di voler «svendere» l'Alitalia ai francesi. Sappiamo com'è andata: il centrodestra vinse le elezioni, la vendita sfumò, la compagnia fu messa in liquidazione e si diede vita ad un'Alitalia bis guidata da Roberto Colaninno. Berlusconi non poteva venir meno alle promesse fatte prima delle elezioni e impegnò a fondo l'apparato (e il portafoglio) pubblico. Niente debiti, cassa integrazione per ben cinque anni, bonus per le assunzioni, deroghe alla concorrenza... Il disegno però non sarebbe andato a buon fine senza l'appoggio determinante del futuro ministro Corrado Passera, che collocò la sua Banca Intesa-San Paolo in prima fila fra gli azionisti. Alcuni dei quali, perfino con-

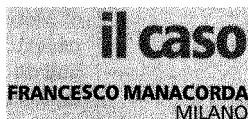
cessionari dello Stato.

A cinque anni di distanza, ecco l'inevitabile resa dei conti. Magra consolazione per chi fin dall'inizio avvertiva (e temeva) che il conto dell'operazione «patrioti» lo avrebbero pagato gli italiani. Su questo giornale, Antonella Baccaro ha calcolato che il presunto salvataggio dell'Alitalia ci sia già costato 3,2 miliardi. Senza considerare il mancato incasso per la vendita, la liquidazione della vecchia compagnia, i maggiori oneri per gli utenti causati dal monopolio triennale sulla tratta Milano-Roma, gli scioperi del personale... E la bolletta per i contribuenti sarebbe stata ancora più salata se l'amministratore delegato d'Invitalia Domenico Arcuri e l'ex ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, non avessero resistito alle pressioni di Palazzo Chigi che voleva far intervenire accanto ai «patrioti» la società pubblica. Ma anche senza quel supplemento, s'è arrivati a una cifra non troppo lontana dai 5 miliardi. Somma ben superiore, va ricordato, al gettito Imu per la prima casa.

Noi ce ne ricordiamo. Però vorremmo che se ne ricordassero anche i responsabili di quell'immense spreco. E magari chiedessero scusa, prima di pretendere l'abolizione dell'imposta su tutte le case di residenza e il blocco dell'aumento Iva. Perché ad appesantire il macigno di quelle tasse c'è una pietruzza che hanno messo loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DAI TELEFONI AGLI AEREI ADDIO MITO DEL TRICOLORE

FRANCESCO MANACORDA

La «scatola cinese» che controlla Telecom che diventa una scatola spagnola; l'Air France verso il 50% di Alitalia. Naufraga l'illusione di tenere in mani italiane le grandi infrastrutture con - pochi - capitali privati.

Questa mattina un annunci ufficiale spiegherà che una complessa struttura societaria che vede un manipolo di soci controllare Telecom Italia con appena il 22,4% del capitale riunito nella finanziaria Telco - quella che in gergo finanziario si chiama una scatola cinese, per l'appunto - cambierà in parte padrone. Ne trarranno però beneficio solo alcuni soci. Gli spagnoli di Telefonica, finora al 46% della Telco, saliranno al 60%, conquistando quindi la maggioranza assoluta della scatola societaria e guadagnando di fatto il con-

trollo - che nel tempo aumenterà - della stessa Telco e di conseguenza della Telecom. I soci che vendono parte delle loro quote - Mediobanca, Intesa-Sanpaolo, le Generali - ne avranno qualche consolazione perché loro - e solo loro - si vedranno riconosciuto un prezzo di favore per quello che è, o almeno assomiglia molto, al cambio di controllo della Telecom.

La società telefonica si è orribilmente svalutata da quando i suoi soci finanziari, ligi al ruolo di banche e assicurazioni «di sistema» e troppo ossequiosi di fronte alle richieste della politica che non voleva vedere i telefoni italiani cadere in mani straniere - entrarono nel capitale. Allora pagarono le azioni 2,8 euro l'una; qualche mese fa le hanno svalutate per l'ennesima volta a 1,2 euro, ma sempre considerando un ricco premio di controllo, visto che ancora ieri sul

mercato per un qualsiasi acquirente o venditore le stesse azioni valevano solo 59 centesimi. Adesso Telefonica riconoscerà a quelle azioni «più uguali» delle altre, che stanno in Telco, un valore di oltre un euro. Il tutto, ovviamente, senza passare per la strada maestra dell'Opa, l'offerta che tocca tutti gli azionisti, perché la legge italiana prevede che questo strumento entri in azione solo se passa di mano almeno il 30% di una società. Adesso la - debole - speranza di un piccolo azionista può essere solo quella che qualche altro operatore decida di sfidare Telefonica percorrendo proprio al strada dell'Opa.

Ma questioni finanziarie a parte, la parabola di Telecom che va agli spagnoli e quella dell'Alitalia, che in queste stesse settimane vede concretizzarsi la salita dei soci transalpini di Air France dal 25% al 50%, sono percorsi in qualche modo paralleli che segnano la fine di un'età

illusoria. Fallisce quel modello ibrido fatto di - scarsi - capitali privati e di una politica che a seconda dei casi aveva aperto le porte ai nuovi padroni - come in Telecom - o di spinta a cercare azionisti - come in Alitalia - magari lasciando intravedere contropartite su altri piani. In entrambi i casi un ruolo improprio di cui adesso si mostrano tutti i limiti. La partita che la politica ha invece rinunciato a giocare fin dall'inizio è quella dell'interesse generale, delle regole chiare in cui inserire lo sviluppo delle infrastrutture - le rotte aeree come le reti Internet - preoccupandosi non del passaporto degli investitori, ma della loro capacità di investire. Ora che il potere negoziale dei soci di Telecom e Alitalia è ai minimi, come le quotazioni delle due società, è difficile pensare che ai nuovi azionisti si possano chiedere impegni vincolanti per lo sviluppo delle aziende che conquistano.

NIENTE OPA

L'operazione premia solo i grandi azionisti e non i piccoli soci

L'analisi

Il mercato decide, l'Italia resta al palo

Osvaldo De Paolini

Colpisce la coincidenza che unisce il road show avviato dal premier Enrico Letta nelle principali piazze economiche per presentare le eccellenze italiane - che nonostante la crisi fanno tuttora dell'Italia la seconda potenza manifatturiera d'Europa - e le notizie provenienti da Milano dove ieri sera si è compiuto il destino di Telecom Italia con la cessione della maggioranza relativa agli spagnoli di Telefonica nel mentre a poche centinaia di metri, presso le sedi di Lazard Italia e Mediobanca, si valutavano le carte che porteranno, probabilmente nel giro di poche settimane, nelle mani di Air France il controllo di Alitalia.

Sia chiaro, il mercato si muove entro proprie logiche e se gli azionisti di una grande impresa giudicano arrivato il momento di passare la mano, quali che siano le ragioni, se ciò avviene nel rispetto delle regole del mercato non saremo certo noi ad eccepire. Nondimeno, rattrista vedere due realtà portanti dell'architettura del Paese, quali sono Telecom e Alitalia, finire nel portafoglio di entità straniere perché l'Italia non ha saputo esprimere energie e visione sufficienti affinché potessero diventare quei campioni che ancora dieci anni fa sarebbe stato possibile plasmare. In ciò hanno sicuramente non poche responsabilità i cosiddetti «capitani coraggiosi», che invece di esaltare le prerogative industriali delle due aziende, hanno preferito in un caso spogliarne il patrimonio portando il debito oltre l'inverosimile, nell'altro speculare sulla possibilità che un investimento di poche centinaia di milioni potesse produrre di per sé laute plusvalenze senza valutare fino in fondo gli umori volubili di un mercato che si apprestava a vivere la sua tempesta perfetta. Se ciò è vero, è però anche vero che il responsabile primo di questa dop-

pia sconfitta è la politica, che non ha saputo sostenere adeguatamente lo sviluppo di due cespiti fondamentali - come invece è accaduto in molti paesi europei - preferendo scaricare su privati deboli di cassa e di visione la responsabilità del loro fallimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fantasmi dal passato

Le tribolazioni parallele di Telecom e Alitalia, privatizzate all'italiana

Gli azionisti tricolori si sfilano, il debito sale. Ora è possibile la scalata dei soci stranieri (e il ritorno dello stato)

Lo yo-yo dei soldi pubblici

Roma. Telecom Italia e Alitalia sono, secondo molti osservatori, la materializzazione del declino del capitalismo di relazione italiano. Sono entrambe ex aziende pubbliche. Sono state oggetto di privatizzazioni "sui generis", a sentire gli economisti più liberisti, perché hanno contemplato l'ingresso massiccio nella compagine azionaria di banche e imprenditori sotto il vessillo della difesa dell'italianità; sebbene non avessero competenze specifiche negli ambiti d'intervento e rispondessero alle indicazioni della politica. Ad anni di distanza da quelle "privatizzazioni", le due compagnie ora devono affrontare gli stessi fantasmi: la resa degli azionisti italiani fiaccati dalle perdite pecuniarie, un enorme debito finanziario accresciuto nonostante i cambi di gestione, l'erosione dell'italianità con l'ascesa contestuale dei partner/concorrenti stranieri, e infine un ritorno dello stato interventista attraverso la Cassa depositi e prestiti (Cdp).

In entrambi i casi, i soci italiani non hanno guadagnato dall'intervento difensivo e meditano di uscire dall'investimento. Nel caso di Telecom, il 28 settembre si deciderà lo scioglimento del patto di sindacato che blinda il 22,4 per cento del capitale della holding Telco. La banca d'affari Mediobanca ha messo a bilancio 319 milioni di svalutazioni dall'investimento e intende uscire dalla partecipazione. L'assicurazione Generali, guidata da Mario Greco, deciso a concentrarsi sul business assicurativo, sembra intenzionata a fare lo stesso. Non è stata chiarita la posizione di Intesa Sanpaolo. Nel caso di Alitalia, invece, la situazione finanziaria e aziendale è più critica: in cassa ci sarebbe meno del 25 per cento di quel miliardo messo a disposizione dai "capitani coraggiosi" nel 2008. I soci, come ad esempio la famiglia Riva che ha visto il suo investimento in Alitalia bloccato dalle vicende giudiziarie dell'acciaieria Ilva, i Benetton o banca Intesa Sanpaolo, stanno accumulando costantemente perdite. Il 26 settembre dovranno decidere se aderire a un aumento di capitale da almeno 300 milioni per arrivare al marzo prossimo con sufficiente liquidità. Consta un imprendi-

tore coinvolto cinque anni fa nel piano di rilancio, il cosiddetto piano Fenice: "Sono passati anni e l'unica cosa che si è vista è lo sperpero del denaro dei soci".

Le due compagnie si sono molto indebitate, al punto da essere messe sotto scacco dalle agenzie di rating (è il caso di Telecom) o da rendere incerta la continuità aziendale (è il caso di Alitalia). In agosto Moody's ha dato tre mesi di tempo a Telecom per alleviare i 28 miliardi di debito messi a bilancio ed evitare così un declasseamento del titolo a livello "spazzatura". Per scongiurare il "taglio", il 3 ottobre Telecom presenterà il piano industriale. Si sa già che per recuperare 500 milioni, diceva Bloomberg, è allo studio la cessione di alcuni ripetitori usati per i telefonini. Il debito di Alitalia invece ha superato il miliardo di euro e, mentre le perdite si moltiplicano di anno in anno, il vettore nazionale nel 2013 ha ceduto il monopolio di fatto sulla rotta Linate-Fiumicino e da marzo deve pagare 10 milioni di euro mensili di tasse aeroportuali sullo scalo romano, dove il gestore ha aumentato le tariffe.

Intervento dello straniero o dello stato?

I soci industriali esteri, Telefonica e Air France-Klm, ora potrebbero approfittare dell'indebolimento delle difese tricolori e conquistare ulteriori quote di Telecom e Alitalia. Il vettore franco-olandese potrebbe salire al 50 per cento del capitale, operazione discussa ieri dal cda della compagnia (nulla è stato comunicato quando questo giornale andava in stampa) e non osteggiata dal governo italiano, al contrario del 2008. Telefonica invece potrebbe rilevare le quote lasciate dai soci italiani di Telecom, ma non è arrivata nessuna offerta, diceva ieri l'Ansa. Rumors vedono gli spagnoli interessati agli asset sudamericani di Telecom, Tim Brasil e Tim Argentina. L'economista Andrea Giuricin dell'Istituto Bruno Leoni pensa sia un misunderstanding: "L'oro di Telecom è in Italia perché è dall'attività nel nostro paese che deriva il 70 per cento dei ricavi aziendali". Per entrambe le compagnie si è ipotizzato, in forme differenti, un interessamento della Cdp, un intervento più volte invocato ma al momento di difficile realizzazione e criticato. "Dopo certe privatizzazioni andate così malamente - dice Ugo Arrigo, docente di Finanza pubblica alla Università Bicocca - l'intervento della Cdp sarebbe un'aberrazione. Lo stato è uscito dalla porta e rientrerebbe dalla finestra: un caso di privatizzazioni a mo' di yo-yo dove le perdite pregresse si sono già scaricate sul pubblico e con quelle future potrebbe succedere lo stesso".

Twitter @Al_Brambilla



La compagnia prenda esempio da Lufthansa-Swiss

DI DAVID JARACH*

Nel settore delle aerolinee è ormai chiaro da anni il fenomeno di consolidamento e concentrazione della capacità produttiva, in atto senza soluzione di continuità a livello internazionale. La sua implementazione, sia per ciò che concerne i vettori tradizionali che per quelli low-cost, tende oggi a indicare una dimensione ottima minima di almeno 500 aeromobili in Europa (e 700 in Usa) per i primi, e di almeno 200 per gli operatori a basso costo. Sotto tali numeri, il mancato verificarsi di economie di scala e di commercializzazione sul mercato rende non competitivi anche vettori che, de facto, preserverebbero invece un corretto modello di business. Ergo, o si persegue l'incerta e complessa strada del vettore di nicchia (unico caso di successo in Europa la svizzera Privat Air) oppure la strada della partnership attraverso integrazione è segnata. Detto ciò, è chiaro, tuttavia, che è necessario per ogni vettore all'interno di un gruppo sapersi ritagliare una sua finestra di specializzazione, al di là del semplice beneficio dell'operare da e per il suo mercato elettivo. Per esempio, l'acquisizione di Swiss da parte di Lufthansa non ha comportato una diminuzione di scopo della prima; al contrario, ne ha sostenuto lo sviluppo. In questo caso è ovvio come l'azionista unico abbia visto con favore la crescita del suo vettore elvetico nel momento in cui questa scelta ha generato margini incrementali e profittabilità. Nel caso di Alitalia è palese

come la sua limitata massa critica non ne possa certamente giustificare un profilo stand-alone, per almeno tre ordini di ragioni: la dispersione della domanda da e per il mercato Italia rispetto ad una centralizzazione su un polo unico, un profilo di costi su cui si è intervenuto negli anni in maniera non sufficiente, data anche la compressione dei margini fisiologicamente legata ai bassi ricavi e, infine, la scarsa presenza e forza commerciale sui mercati esteri, proprio nel momento in cui anche in Alitalia appare chiaro come il mercato da catturare sia quello incoming verso l'Italia. Il prospettato avvio ora di un vero percorso d'integrazione con altro attore, sia esso Air France-Klm, Etihad, Aeroflot o chi altro, in questo senso, dovrà comportare un cambiamento importante della gestione del vettore, valorizzando quelle sinergie sistemiche che oggi sono alla base dell'economicità gestionale nel settore, e che finora Alitalia ha marginalmente toccato. Tra queste: l'acquisto e negoziazione congiunta di velivoli e di carburante, l'unificazione delle reti e degli sforzi commerciali sui mercati. L'integrazione totale dei servizi di terra e delle scelte manutentive. Si tratta, in altri termini, di abbandonare posizioni egocentriche lungo queste direzioni gestionali, a favore di politiche condivise, ma non per questo solo imposte, dai partner. Quelle

aerolinee che hanno realizzato il percorso sopra esposto hanno raggiunto risparmi in un anno di oltre il 10% sui costi totali: a ben vedere, quel tanto evocato risultato positivo di ebit che, purtroppo, è rimasto per Cai solo una chimera. Può dunque Alitalia continuare ad adottare un atteggiamento stand alone su questi versanti? La risposta è ovvia, come è palese che il percorso già, in verità, avviato dal management del nostro vettore di riferimento su questi aspetti, possa subire una decisa accelerata e marcare finalmente dei punti di riscontro a livello di costi. Temo, altrimenti, che ci si arrovellerà nuovamente su aspetti di costo del lavoro già affrontati, anche con il supporto dello Stato, nel recente passato ma che non hanno comportato alcun risultato strutturale per la tenuta dei conti. Una chiosa finale: è ancora possibile costruire una managerialità di successo nel settore aviation in Italia? Ora sembra essere giunto il momento di superare un serio limite del management italiano del settore: la sua forse ancora eccessiva autoreferenzialità - condizione che in venti anni di esperienza professionale sul campo non ho riscontrato in molti casi esteri - e lo scarso studio, confronto sul campo. In questo caso i processi, che a breve potrebbero cambiare la governance azionaria di Alitalia, sapranno forse anche dare un riscontro positivo di cambiamento in questa critica direzione. (riproduzione riservata)

*Marketing professor SDA Bocconi



Déficitaire, la compagnie aérienne Alitalia est à la recherche d'investisseurs

Déjà actionnaire, Air France-KLM pourrait se renforcer, mais veut dicter ses conditions

Rome

Correspondant

La compagnie aérienne Alitalia, rebaptisée Alitalia-Cai, est revenue à son point de départ. Cinq ans après avoir été « sauvée » d'un rachat pur et simple par Air France-KLM par Silvio Berlusconi alors à la conquête d'un troisième mandat de président du conseil, c'est à nouveau vers le transporteur franco-hollandais, le premier actionnaire avec 25 % du capital, qu'elle se tourne, dans l'espoir de faire face à ses difficultés. Un conseil d'administration d'Air France-KLM devait se tenir lundi 23 septembre, suivi, le 26, par celui d'Alitalia. Deux informations non confirmées par les intéressés. Ce même jour, Maurizio Lupi, ministre italien des transports, rencontrera à Paris son homologue français, Frédéric Cuvilier.

Car Alitalia perd de l'argent. Les entrepreneurs, qui avaient accepté il y a cinq ans, sous la pression du « Cavaliere », de venir au secours de la compagnie menacée de faillite, n'ont pas fait une bonne affaire. Ils avaient pourtant obtenu l'abandon des dettes d'Alitalia (deux milliards d'euros) à l'Etat et une réduction drastique des effectifs. L'italianité de la compagnie a été préservée, mais ses comptes restent dans le rouge: un milliard de pertes en cinq ans dont plus de 200 millions pour le seul premier semestre 2013.

Pire, Alitalia est devenue structurellement déficitaire. Depuis sa faillite en 2008, la compagnie italienne n'a jamais gagné d'argent. La faute à la concurrence conjuguée du train à grande vitesse et des compagnies à bas coûts sur son marché domestique, auparavant le plus rentable. Notamment sur la ligne Rome-Milan, longtemps la vache à lait d'Alitalia.

Après avoir investi près de 500 millions d'euros, les actionnaires du consortium, qui rassemble notamment la banque Intesa San Paolo, le fabricant de scooters Piaggio, l'assureur Fondiaria-Sai, etc., pourront, à partir du 28 octobre, vendre leurs parts dans la compa-

gnie italienne. Peud'entre eux sont disposés à de nouveaux sacrifices, après qu'il leur a été demandé un nouvel et inutile effort de 100 millions d'euros en mars.

Les dirigeants de la compagnie italienne se sont d'abord tournés vers Qatar Airways pour trouver de l'argent frais. En vain. Puis vers sa voisine, la compagnie d'Abou Dhabi, Etihad, liée à Air France par des accords commerciaux. Sans plus de succès, celle-ci préférant prendre le contrôle du transporteur indien Jet Airways.

Trois solutions

Dans ces conditions, il ne reste à Alitalia qu'Air France-KLM pour tenter d'augmenter son capital. Jusqu'alors peu enthousiaste sur ce dossier, Alexandre de Juniac, le patron d'Air France-KLM, aurait néanmoins décidé de l'examiner. Selon le site de *La Tribune*, trois solutions seraient proposées aux membres du conseil d'administration : un refus net, une contribution partielle pour muscler sa participation au-delà de 25 % ou la prise de contrôle totale d'Alitalia en dépassant les 50 %. Deux conditions seraient fixées à cette dernière hypothèse : la dette de la compagnie serait de nouveau laissée à la charge de l'Italie et la compagnie franco-néerlandaise aurait un droit de regard accru sur la gestion d'Alitalia.

Alors qu'Air France, en perte depuis six ans, a annoncé un nouveau plan de départs volontaires de 2 800 postes, la réduction de son réseau moyen-courrier et différé à 2014 son retour à l'équilibre, elle ne ferait pas forcément une mauvaise affaire. Il y a cinq ans, elle était prête à mettre 3 milliards sur la table pour le contrôle d'Alitalia. Elle pourrait parvenir au même résultat aujourd'hui avec quelques centaines de millions d'euros. Interrogée lundi 23 septembre, Air France s'est refusée « à tout commentaire » avant son conseil d'administration. Elle ajoute qu'Alitalia représente « l'intérêt stratégique d'être présente sur le marché italien, un marché européen majeur ». ■

PHILIPPE RIDET AVEC GUY DUTHEIL



Alitalia : Rome favorable à une prise de contrôle par Air France-KLM

- Le conseil d'administration d'Air France-KLM attend d'en savoir plus sur le projet de reprise.
- Aucune solution alternative à l'offre française ne semble envisagée.

AÉRIEN

Bruno Trévidic
btrevidic@lesechos.fr
et **Pierre de Gasquet**
pdegasquet@lesechos.fr
— Correspondant à Rome

C'est un message d'encouragement très clair qu'a envoyé le gouvernement italien aux administrateurs d'Air France-KLM, réunis hier soir pour décider de l'avenir de leur participation dans Alitalia. Interrogé sur la possibilité pour Air France-KLM de porter sa participation de 25 % à 50 %, le ministre des Transports, Maurizio Lupi, a déclaré n'avoir « aucune objection ». « Je m'attends à un renforcement du rôle d'Air France », a-t-il ajouté en marge d'une conférence de presse à Milan. Deson côté, le conseil d'administration d'Air France est resté prudent. Il a indiqué vouloir plus d'information sur le projet et a souhaité connaître la position du conseil d'Alitalia, prévu jeudi prochain. Cinq ans après le sauvetage de la compagnie par une « cordeée » d'investisseurs de la péninsule, la fac-

ture est lourde pour le contribuable italien : « Le rejet initial de l'offre d'Air France-KLM a fini par nous coûter au moins 4,5 milliards d'euros », estime l'économiste Pietro Ichino sur son blog. Et aucune solution alternative à Air France-KLM ne semble se dessiner. « Comme on l'a bien vu, ni Aeroflot ni Etihad Airways ne sont prêts à prendre le relais. »

Malgré ses réticences initiales, le PDG d'Air France-KLM, Alexandre de Juniac, semble résolu à prendre le contrôle d'Alitalia. « Les besoins financiers d'Alitalia ne sont pas colossaux et sont à la portée d'Air France-KLM, même si ce n'est pas le meilleur moment », indiquait-on récemment chez Air France. Selon le « Corriere della Sera », à ce stade, il suffirait à Air France-KLM de débourser 150 millions d'euros pour prendre le contrôle d'Alitalia, à condition que les banques acceptent de réinjecter 200 millions dans la compagnie déficitaire (280 millions de pertes en 2012). L'Italie est le troisième marché européen d'Air France et les synergies avec Alitalia pourraient générer de l'ordre de 50 à 100 millions de recettes par an

pour Air France-KLM.

« Le problème, c'est comment redresser Alitalia et à quel prix, sur un marché italien fortement pénétré par les compagnies low cost et par les compagnies du Golfe, auxquelles le gouvernement italien a concédé beaucoup de droits de trafic, explique-t-on chez Air France. On voit bien ce qu'ont dû faire les compagnies qui ont racheté d'autres compagnies en Europe ». Pour limiter les risques, Air France-KLM serait prêt à participer à la recapitalisation d'Alitalia et à racheter les titres qui ne trouveraient pas preneurs, afin de s'assurer le contrôle de la compagnie, mais sans dépasser le seuil des 50 %, pour ne pas avoir à consolider la dette d'Alitalia. La proposition serait assortie de conditions précises en termes de restructuration de dette. Il n'est pas question d'effacer la dette comme en 2008, mais de la rendre plus supportable, estime un proche du dossier.

Sur les 1,1 milliard d'euros de dette, deux tiers sont liés à l'achat d'avions et pourraient être renégociés à des conditions plus favorables dans le cadre d'une intégration au sein d'Air France-KLM. Une telle révision

impliquera sans doute de revoir les accords conclus en 2008 avec la société AP Fleet de Carlo Toto (ex-fondateur d'Air One), basée en Irlande, devenue le principal fournisseur d'avions d'Alitalia. Mais le cœur de la négociation portera surtout sur le rééchelonnement des 300 à 400 millions d'endettement souscrit auprès des banques italiennes. Un mandat de conseil a été confié à la banque d'affaires Banca Leonardo. « Une telle opération implique une augmentation des crédits bancaires et un effort des minoritaires, qui vont également devoir faire leur devoir. » Ce qui n'est pas gagné d'avance : sur les 150 millions du prêt convertible approuvé en février, 95 millions ont été effectivement souscrits par les actionnaires minoritaires. « S'ils refusaient, nous nous laisserons diluer, assure-t-on chez Air France, que l'arrivée d'un concurrent sur le dossier ne semble pas inquiéter. Nos accords commerciaux avec Alitalia sont très verrouillés. Si Alitalia était racheté par un tiers inamical à notre égard, ils devraient nous verser des dizaines de millions d'indemnités. »

 | Lire « Crible »
Page 40

« Le problème, c'est comment redresser Alitalia et à quel prix. »

UNE SOURCE CHEZ AIR FRANCE

Alleati e trattative Negoziato con le banche su circa 250 milioni di crediti in scadenza

Air France: «Alitalia alla portata» Ma sul debito incognita Air One

Un'esposizione di oltre 600 milioni per gli aerei registrati in Irlanda

ROMA — Il ministro dello Sviluppo Economico, Flavio Zanonato, nega che l'acquisto di Alitalia da parte di Air France-Klm sia alle viste: «Sono cose raccontate dai giornali — minimizza — e non c'è nulla di concreto». Ma intanto le indiscrezioni sulle modalità dell'operazione fioccano, in attesa che domani la compagnia italiana renda noti i conti della semestrale, che registrerà una perdita superiore ai 200 milioni preventativi.

Le maggiori indiscrezioni accreditano un'Air France-Klm non troppo turbata dall'eventuale prezzo di acquisto di Alitalia, obiettivo «alla portata» secondo una dichiarazione dell'ad Alexandre de Juniac, riportata da *Les Echos*. Il problema sarebbe l'indebitamento che supera il miliardo. In particolare, oltre a quello più o meno fisiologico con i fornitori, vi sarebbero circa 500 milioni di euro di debiti con le banche e oltre 600 per l'acquisto degli aerei dalla società che fa capo a Carlo Toto: l'Ap Fleet.

E proprio su questo ultimo capitolo si sarebbe appuntata l'attenzione dei francesi che starebbero pensando a una rinegoziazione degli accordi: restituire tra i 18 e i 22 aerei di medio raggio e bloccare l'arrivo di sei aerei di lungo raggio. Ma il capitolo aerei non si esaurisce con i leasing, a Alitalia sono state contestate in giugno violazioni tributarie per circa 33 milioni proprio per la gestione degli aerei di Toto, la cui compagnia, Air One, fu acquisita da Cai nel 2008. L'addebito riguarderebbe un periodo precedente alla fusione, tra il 2002 e il 2008, e l'accusa sarebbe quella di aver registrato un buon numero di aerei in Irlanda per usufruire delle migliori condizioni fiscali. Toto ha sempre negato di

aver agito in questo senso e ha rivendicato la propria correttezza. Ma il particolare che forse non è noto è che Alitalia, che si è riservata di far valere le proprie ragioni anche contrattuali nelle competenti sedi fiscali e giudiziarie, ha le mani legate. Il 28 dicembre del 2009, dunque quasi a un anno dal suo decollo, Alitalia si accollò tutte le penitenze anche fiscali relative agli aerei acquistati e ora che l'inchiesta sta arrivando a maturazione, rischia brutte sorprese.

L'altro capitolo, quello delle banche, non è meno spinoso: al luglio scorso l'esposizione complessiva era di 577 milioni, secondo il censimento della Centrale rischi di Bankitalia, di questi, 243 milioni sono a scadenza. Un giro tra le principali banche creditrici (Unicredit, per circa 180 milioni; Intesa con poco meno di 100 milioni; Popolare di Sondrio con 90 milioni, Mps con 70 milioni) sarebbe già stato fatto, dunque una prima trattativa è in corso.

Fin qui le indiscrezioni sono tutto sommato rassicuranti: c'è un'intenzione di acquisto e una linea di azione, che prevede la ristrutturazione dei debiti. Ma nella tarda serata di ieri le voci hanno preso una piega negativa, virando verso un parziale disimpegno di Air France-Klm. Che vuol dire? Che i francoolandesi potrebbero anche decidere di non operare alcuna ristrutturazione e di non mettere soldi in un aumento di capitale che li porti a un passo dal 50%, decidendo invece di stare alla finestra e di acquisire Alitalia in tribunale, in sede di concordato, scaricata dai debiti. Il rischio? Di trovare altri acquirenti interessati. Va ricordato che fino a ottobre Air France-Klm invece gode della possibilità, offerta dal lock-up, di essere preferita a soggetti esterni alla

compagnie azionaria. Dunque il tempo stringe.

Intanto in Italia i sindacati fanno i conti di un'eventuale acquisizione: a rischio ci sarebbero 2 mila posti di lavoro tra piloti, assistenti di volo e personale di terra, almeno secondo le stime di Avia, l'associazione degli assistenti di volo. Air France-Klm di esuberi ne ha già annunciati 2.800.

Antonella Baccaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ex premier

“

Mario Monti
È stato un
errore non
vendere
prima. Ora
le condizioni
sono meno
favorevoli



La lettera Daniele Leodori, presidente del Consiglio regionale, scrive al ministro e sollecita l'intervento del governo

Alitalia, appello a Lapi: scongiurare i licenziamenti

L'allarme dei sindacati A rischio 2.500 posti di lavoro

«Signor ministro, al di là delle polemiche e dei distinguo sulle scelte strategiche che in un recente passato ci hanno visto su fronti opposti in merito all'italianità di Alitalia, oggi a 5 anni dalla privatizzazione della compagnia aerea sembra di essere tornati alla casella di partenza» comincia così la lettera che il presidente del Consiglio regionale del Lazio, Daniele Leodori ha inviato al ministro dei Trasporti, Maurizio Lapi in merito all'acquisizione da parte di Air France di un altro 25% di Alitalia. La compagnia italiana infatti rischia di restare a terra. E per i lavoratori, che hanno già affrontato la cassa integrazione

a rotazione (oltre ai tagli di stipendio nel passaggio dalla vecchia alla nuova società) si profila il rischio di perdere il posto.

«Proprio in queste ore - continua la lettera - la stampa ha reso pubbliche le condizioni che il socio di maggioranza relativa di Alitalia, Air France-Klm avrebbe posto alla compagnia italiana. Condizioni che se veriere, potrebbero aprire una nuova stagione di criticità sui dipendenti, e sull'aeroporto di Fiumicino con conseguenze che non le sarà difficile immaginare non soltanto per il sistema aereo italiano, ma per Roma e il Lazio che rappresentano le basi operati-

ve del gruppo Alitalia. Per questo le chiedo di seguire con la massima attenzione una 'partita' industriale strategica e di fare chiarezza usando ogni strumento a sua disposizione per evitare ricadute sui dipendenti della ormai ex compagnia di bandiera».

Secondo le stime sindacali, i lavoratori Alitalia a Roma sono meno di diecimila, ma nell'indotto della compagnia aerea sono impegnate almeno 4 mila persone. Secondo Avia, il sindacato degli assistenti di lavoro, se Air France prendesse il controllo di Alitalia, rischierebbero il posto 2500 persone fra piloti, assistenti di volo e personale di terra.

Pa. Fo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Monito
Daniele
Leodori,
presidente
del Consiglio
regionale,
ha scritto
al ministro
Lapi
chiedendo
di tutelare
i dipendenti
Alitalia

I numeri

La compagnia, che occupa 12 mila persone, è in piena crisi di liquidità nonostante i numerosi tagli già effettuati



L'amarezza di Prodi: "Conta poco avere ragione a posteriori"

Su Alitalia e scorporo della rete l'ex premier aveva tentato altre strade. Senza successo

Retroscena

FABIO MARTINI
ROMA

A New York è l'alba, ma alle 5 Romano Prodi è già sveglio, amareggiato in un modo che è difficile descrivere per la piega che hanno preso le vicende di Telecom e di Alitalia e a chi gli chiede se possa essere compiaciuto, almeno con sé stesso, per aver visto giusto, lui risponde secco: «Conta poco aver ragione a posteriori». Di più non dice, se non che l'assemblea dell'Onu lo prende «a tempo pieno» e che deve «raccogliere tutte le informazioni necessarie». Nel corso degli ultimi sedici anni Romano Prodi è stato (assieme a Silvio Berlusconi e Massimo D'Alema) uno dei protagonisti delle vicende che hanno cambiato il destino di due "campioni nazionali" che oramai di italiano hanno soltanto il nome. Due storie complesse, che hanno finito per gratificare le tasche di tanti imprenditori e finanziari e rispetto alle quali la grande politica non ha dato il me-

glio di sé: Telecom e soprattutto Alitalia sono state il terreno per formidabili guerre politiche, nel corso delle quali la fortuna delle due imprese è stata l'ultima delle preoccupazioni dei partiti via via al governo.

Nella storia di Telecom la prima svolta epocale si consuma nel 1997: presidente del Consiglio è Prodi. Alla vigilia dell'ingresso nell'euro il governo decide la privatizzazione dell'azienda di telecomunicazioni, una chance rispetto alla quale l'imprenditoria nazionale nicchia: alla fine lo Stato incassa 26 mila miliardi, ma il prezzo rappresenta un affare per chi compra, tanto è vero che due anni dopo, Massimo D'Alema, nel frattempo asceso a palazzo Chigi, la racconta così: «Abbiamo offerto un gioiello ad un prezzo che si è rivelato un affare e nessuno è stato capace di acquistarlo e dunque abbiamo dovuto andare a chiedere "per piacere" di comprare quote dello 0,6%».

Il sarcasmo di D'Alema rispetto al "nocciolino", che col 6,6% aveva controllato Telecom, è un modo indiretto per plaudire all'ascesa dei "capitani coraggiosi" - Roberto Colaninno, Vito Gnutti - che nel maggio 1999 lanciano l'Opa e conquistano l'azienda, pagan-

do le azioni ad un prezzo doppio rispetto a quello ottenuto dal Tesoro appena due anni prima. Ieri Beppe Grillo ha attaccato aspramente proprio D'Alema: «La morte di Telecom Italia è iniziata con la sua cessione a debito ai capitani coraggiosi da parte di D'Alema, merchant banker di palazzo Chigi e primo responsabile di questa catastrofe». D'Alema ha dovuto rispondergli: «Non ho venduto nessuna azienda. Telecom era già privatizzata ed è stata acquistata con una Opa sul mercato. Fu deciso concordemente che il governo non dovesse intervenire». È però vero che il governo D'Alema non si oppose alla cessione di Omnitel-Infostrada di Colaninno alla tedesca Mannesmann nel marzo 1999 e un mese dopo bloccò la fusione di Telecom con Deutsche Telekom. Quanto a Prodi, nel 2007, fu attaccato per l'ipotetico piano di scorporo della rete Telecom immaginato dal suo amico Angelo Rovati, un problema che oggi si ripropone. Dice Giulio Santagata, braccio destro di Prodi: «La speculazione sul piano Rovati in realtà fu un pretesto colto da tutti i nemici di Prodi per attaccarlo. Anche nella successiva vicenda di Alitalia i fatti ci hanno obiettivamente dato ragione: con la nostra proposta, lo Stato avrebbe incassato tre miliardi, invece di spenderne cinque, come impose Berlusconi per fare la campagna elettorale sull'italianità di Alitalia...».

D'ALEMA A GRILLO
«Non ho venduto niente
L'ex monopolista
comprata con un'Opa»



“Alitalia alla nostra portata ma così com’è non va bene”

La compagnia transalpina vuole rinegoziare debiti e contratti con Air One



Per capire da che parte sta il manico del coltello ci sono due strade. Leggere i numeri di Alitalia, oppure comparsare la battuta del numero uno di Air France-Klm Alexandre de Juniac riportata ieri da Les Echos: «Anche se non è il migliore dei momenti le necessità finanziarie di Alitalia non sono colossali e alla nostra portata». Cinque anni fa Jean Cyril Spinetta aveva messo sul piatto 1,7 miliardi di euro. Oggi, con il 25% già in tasca, per raggiungere la maggioranza ai francesi sono sufficienti fra i 100 e i 150 milioni. Ma se allora erano disposti ad accollarsi il debito di Alitalia, ora è tutta un’altra storia. «Quel debito va ristrutturato», fanno trapelare le fonti transalpine. La compagnia dei capitani coraggiosi ha 1,1 miliardi di debiti consolidati, 500 milioni nei confronti delle banche, il resto sono impegni finanziari necessari a onorare gli ordini degli Airbus che

la vecchia Air One di Carlo Toto ha girato alla nuova Alitalia. In entrambi i casi i franco-olandesi chiedono garanzie: che il debito con le banche sia riscadenzato (se ne sta occupando Banca Leonardo) e che gli accordi con Toto vengano rivisti se non cancellati. Non è un caso se i francesi fanno comunque sapere che non intendono salire oltre il 50%, perché quella è la garanzia di non dover incorporare nel nuovo gruppo i debiti di Alitalia.

Cinque anni fa Alitalia aveva dalla sua lo Stato: comunque fosse andata a finire, un paracadute pubblico era possibile. Ed in effetti arrivò: fallita la privatizzazione, Prodi, poco prima di lasciare Palazzo Chigi, fu costretto concedere un prestito-ponte da trecento milioni. Questa volta il paracadute non c’è: se Alitalia finirà l’ossigeno, è improbabile che lo Stato o le banche intervengano. I francesi sanno questo, così come sanno che è improbabile l’arrivo di concorrenti all’acquisto come Aeroflot o Etihad: le regole europee dicono che nel caso in cui una compagnia venga venduta ad una extraeuropea, perderebbe automaticamente tutti i diritti di traffico regolati da accordi bilaterali. Insomma, in queste condizioni i francesi potrebbero essere tentati dall’attendere il fallimento di Alitalia e prendersi

quel che ne resterebbe per pochi euro.

L’unica strada che ha il governo per mettere pressione ai francesi è sperare che Etihad si faccia carico di parte dell’incremento di capitale. Per questo Letta, che nel frattempo dovrà dire la sua anche sull’imminente cessione di Ansaldo Energia ai coreani, andrà ad Abu Dhabi l’8 ottobre nella speranza di convincerli. «Prenderemo in considerazione altre partecipazioni azionarie che ci diano valore aggiunto», diceva ieri l’amministratore delegato James Hogan, correggendo in parte le indiscrezioni che sembravano chiudere ogni porta. Ma nella migliore delle ipotesi il sostegno potrebbe valere il 15-20% delle quote.

Oggi il ministro dello Sviluppo Zanonato incontrerà il presidente Colaninno e l’amministratore Del Torchio per capire se esistano margini per evitare una fusione punitiva, magari accelerando con il nuovo piano di riduzione dei costi che prevede 2.500 esuberi. Giovedì il ministro dei Trasporti Lupi sarà a Parigi per incontrare il collega francese. Sempre giovedì ci sarà il cda Alitalia. Del Torchio, voluto da Colaninno con il preciso compito di traghettare la società verso la fusione, ha l’ingrato compito di mettere gli azionisti di fronte alla realtà.

Twitter @alexbarbera

LA STRATEGIA

Oggi vertice di Zanonato con Colaninno e l’ad Del Torchio per evitare una fusione punitiva

LA COMPAGNIA IN SALDO

Cinque anni fa Spinetta mise sul tavolo 1,7 miliardi
Oggi bastano 150 milioni

Air France pronta a salire al 50%

Alitalia: non solo Francia, c'è anche Dubai

Dopo Telecom anche Alitalia finirà in mani straniere. Se le telecomunicazioni se le sono prese gli spagnoli, l'ex compagnia di bandiera andrà invece alla Francia.

Il gruppo Air France-Klm, che già possiede il 25% del pacchetto azionario della compagnia aerea italiana sta infatti lavorando per salire fino a quota 50% e ottenerne quindi il controllo.

Per svelare le sue mosse e avanzare una proposta d'acquisto concreta la compagnia franco-olandese attende gli esiti del prossimo consiglio di amministrazione di Alitalia, in calendario per domani. Lo stesso giorno in cui, guarda caso, è previsto un incontro tra i ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti di Italia e Francia.

Mentre il ministro dello Sviluppo Economico, **Flavio Zanonato** continua a sostenere che sulla vendita Alitalia «non c'è nulla di concreto», da Parigi sono arrivate invece conferme sull'intenzione di prendere parte all'aumento di capitale da 300

milioni di euro del gruppo italiano, accompagnando l'acquisizione della maggioranza del capitale a una ristrutturazione del debito della compagnia italiana.

Già nel 2008 Air France aveva tentato la scalata poi bloccata dall'intervento di una cordata italiana composta, tra gli altri, dagli imprenditori Benetton, Riva e Marcegaglia e da Intesa Sanpaolo "spronati" dall'allora premier **Silvio Berlusconi** a non lasciare la compagnia di bandiera in mano straniera.

Per Alitalia in questi giorni ha espresso interesse anche la compagnia di Dubai Etihad Airways, anche se il comunicato ufficiale ammette genericamente che «Prenderemo in considerazione altre partecipazioni azionarie che ci diano valore aggiunto». La compagnia degli Emirati Arabi ha recentemente portato a termine tre importanti acquisizioni: il 24% dell'indiana Jet Airways, il 49% di Air Serbia e il rafforzamento al 19,9% in Virgin Australia.



Alitalia e Ansaldo le prede future

In corsa Francia, Usa e Giappone

La compagnia aerea tricolore contesa tra Air France e Etihad (Emirati). I gioiellini di Finmeccanica fanno gola a General Electric, Hitachi e la coreana Doosan

■■■ **NINO SUNSERI**

■■■ Una nuova dichiarazione di James Hogan, presidente di Etihad accende una fiammella per Alitalia. Ci sarà un'asta? Da una parte Air France-Klm, dall'altra gli Emirati. «Prendiamo in considerazione altre partecipazioni che ci diano valore aggiunto» dice Hogan ad un convegno a Colonia. Un po' meglio di cinque giorni. «Guardiamo all'India -aveva detto- La nostra priorità è Jet Airways di cui già controlliamo il 24%»

A dir la verità che Etihad decide di entrare in competizione con Air France credono in pochi. Ancor meno che si metta a fare a botte con il colosso franco-olandese per Alitalia. Certo da due anni la compagnia degli Emirati ha cominciato lo shopping con un forte interesse per l'Europa: ha preso il 49% di Air Serbia insieme alla gestione. Poi il 29% di Air Berlin e ha portato la quota in Virgin Australia dal 10% al 19,9%. Senza contare, ovviamente il 3% di Aer Lingus: una competizione con Ryanair per acquistare di maggioranza se il governo irlandese decidesse di vendere. Insomma molti dossier aperti per guarda-

re con reale appetito ad Alitalia. Senza contare che Etihad fa parte del blocco di Skyteam guidato proprio da Air France. Difficile pensare ad uno sgambetto. Per la stessa ragione sembra fuori gioco anche Aeroflot che pure ha intenzione di espandersi in Europa. Forse Berlusconi avrebbe potuto convincere "l'amico Putin". Ma adesso, con il Cavaliere fuori dal campo appare molto difficile. E comunque il fallimento del piano "Fenice" e della cordata dei "patrioti", tenuta a battesimo proprio dal Cavaliere nel 2008, renderebbe poco incisivo qualunque intervento. L'operazione è costata circa cinque miliardi allo Stato per la liquidazione della vecchia Alitalia e 3,8 miliardi per le perdite della nuova. Meglio lasciar perdere. E comunque oggi Berlusconi ha altro cui pensare che gli aero-planini.

Solo una cosa appare evidente. Alitalia non interessa più per il valore aggiunto che esprime. L'appeal è ridotto al marchio, alle quote di mercato e ai permessi di volo di cui dispone. A Etihad e ad Aeroflot potrebbe, eventualmente, far gola per questo: mettere un piede in Europa. Acquisire un blasone e

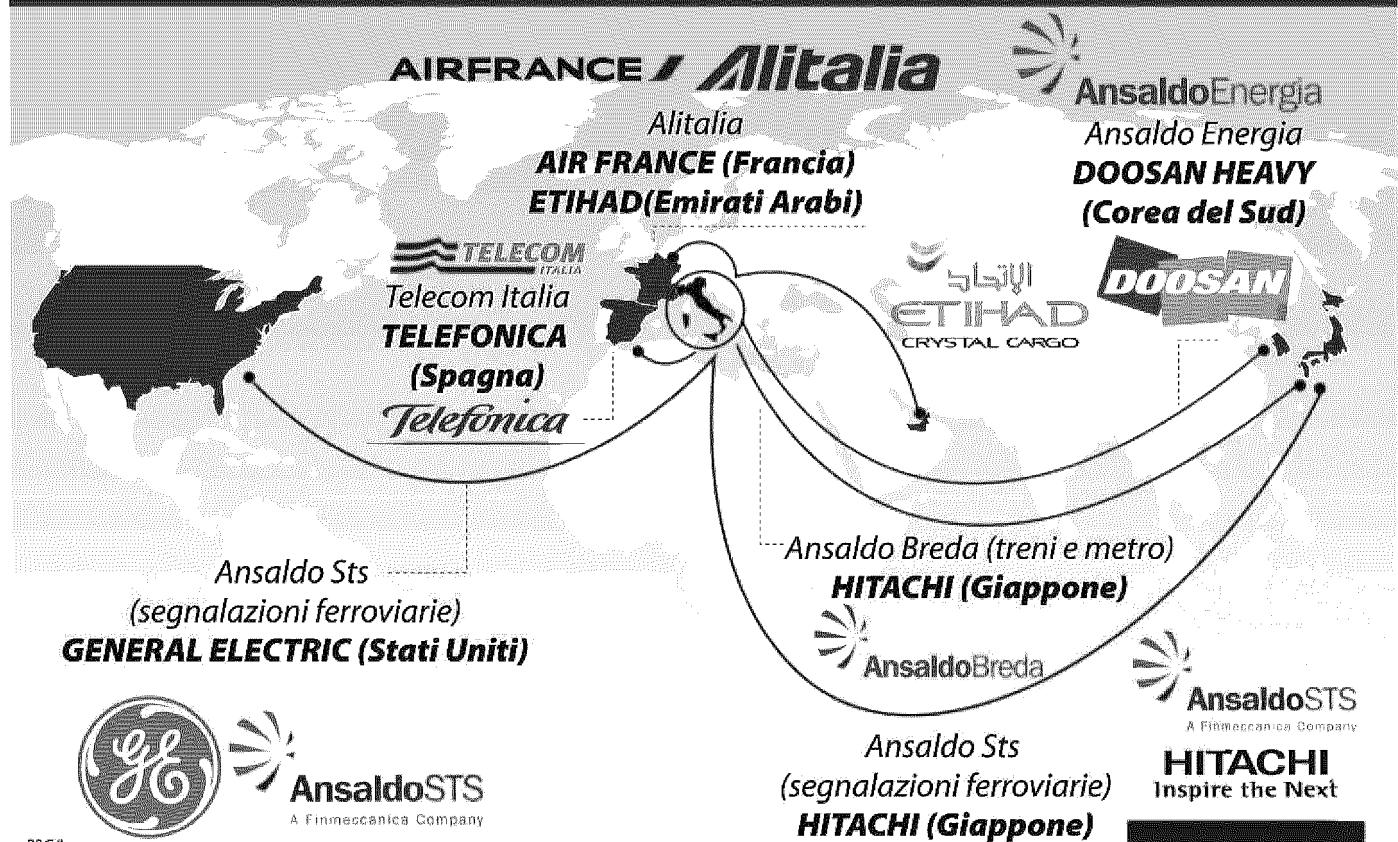
una presenza di mercato. Ancora adesso il lombardo-veneto rappresenta uno dei bacini di traffico più ricchi d'Europa. Prendendo Alitalia tutto questo verrebbe via per un piatto di lenticchie. Proprio per fermare ogni tentazione Air France si è fatta avanti. Per togliere di mezzo una realtà oggi azzoppata. In mani più ricche e sicure, potrebbe diventare un fastidio. Non a caso cinque anni fa Air France aveva dovuto fermare gli appetiti di Lufthansa. Oggi i potenziali concorrenti su Alitalia sono Russi e Arabi. Non è questione di puzza sotto al naso. La realtà impone le sue regole: oggi a far soldi con gli aerei sono principalmente le compagnie basate in Paesi che producono petrolio. Per competere bisogna creare gruppi sempre più grandi per restringere la concorrenza e tenere alte le tariffe. Certo poi c'è Ryanair. Ma è un altro discorso.

Alitalia è rimasta in mezzo al guado. Negli ultimi cinque anni ha cambiato tre amministratori delegati (di quelli precedenti si perde il conto). Non ha mai trovato un posizionamento e il fidanzamento con Air France non ha aiutato la ricerca. Il problema principale era quello di

non dare fastidio al potente alleato. Dove possibile collaborare. Da qui la decisione di concentrarsi sull'Italia e sull'Europa proprio mentre la crisi economica esplodeva. Poi il cambio di rotta cercando spazio sulle rotte mondiali. Nel frattempo le casse si svuotavano e crescevano i malumori fra i soci. Soprattutto contro il presidente Colaninno e Banca Intesa che aveva organizzato l'avventura. Domani il consiglio d'amministrazione dovrà decidere un altro aumento di capitale da 300 milioni. Chi ce li mette?

Stesso discorso, riguarda Finmeccanica, l'altro grande malato. Anche qui un po' di errori manageriali e un problema di dimensioni. Soprattutto per quanto riguarda il polo genovese dell'Ansaldo. Tremila persone suddivise fra Energia, Breda ed Sts. Un dossier che il Pd segue molto da vicino. Le tre aziende sono troppo piccole per stare su mercati di riferimento sempre più grandi. Fanno gola, fra gli altri, agli americani di General Electric, ai giapponesi di Hitachi e ai coreani di Doosan. Un po' per acquisire tecnologie e capacità produttiva. Molto per addomesticare un concorrente indebolito dalla vita.

ITALIA IN SALDO: LE TRATTATIVE IN CORSO



P&G/L

PARIGI VUOLE ABBATTERE I 636 MILIONI DI EURO CHE PESANO SULLA FLOTTA ITALIANA

Air France taglia il debito Alitalia

Nel dossier gli accordi con Ap Fleet, società irlandese che fa capo a Toto. I franco-olandesi disposti a rivedere il goodwill della partecipata sulla base del piano Del Torchio e non solo sulle perdite

DI ANGELA ZOPPO

Almeno la metà del debito di Alitalia, circa 636 milioni di euro, si può rinegoziare attraverso una corsia preferenziale. Ormai è certo che una delle strade seguite da Air France-Klm nella sua lenta marcia verso il vettore italiano, già partecipato al 25%, passa per la riduzione dell'indebitamento finanziario netto da 1,1 miliardi di euro che pesa sui conti Cai: la compagnia franco-olandese non vuole e non può accollarselo, anche per non appesantire ulteriormente il suo, che ha sfornato quota 6,5 miliardi. All'indomani del board attenzista di Air France-Klm, che ha deciso di prendere tempo sul progetto di acquisizione di Alitalia in attesa di avere ulteriori informazioni finanziarie dal cda della partecipata in calendario per domani, è anche su questo fronte che si giocano i destini incrociati delle due compagnie.

Ma una buona notizia almeno c'è: secondo fonti francesi, Parigi non ritiene poi così impegnativi i fabbisogni finanziari di Alitalia. L'indebitamento finanziario netto gestionale al 31 marzo risultava pari a 1,023 miliardi e in questo importo vanno ricompresi anche i 95 milioni erogati dai soci come prestito convertibile. La voce preponderante, ed è questo l'aspetto che ha attirato l'attenzione di Air France-Klm, è rappresentata dai debiti sulla flotta di aerei di proprietà, pari a 636 milioni (erano 648 un anno fa). Questi ultimi potrebbero essere rinegoziati a condizioni più favorevoli rivedendo gli accordi (conclusi all'atto del passaggio di Alitalia a Cai) con la Ap Fleet (Aircraft Purchase Fleet Limited) di Carlo Toto, con sede a Dublino. Toto è tra gli azionisti di Alitalia-Cai con il 5,3%. I debiti verso le banche invece, a quanto risulta a MF-

Milano Finanza, ammontano a 273 milioni, mentre altri 250 milioni circa sono riferiti a finanziamenti concessi da enti non bancari e correlati a operazioni di factoring provvedendo.

Assistita da Lazard e da Mediobanca, Air France-Klm ormai conosce il dossier a menadito e ha anticipatamente scontato la perdita accusata da Alitalia nel semestre, che però sarà resa nota domani. Nella relazione finanziaria di Air France-Klm, approvata il 26 luglio, infatti è inclusa una perdita di competenza per il 25% detenuto in Alitalia pari a 66 milioni, che farebbe supporre un rosso complessivo di 264 milioni. Parigi però è disposta a guardare oltre i numeri. «Il valore del goodwill», si legge infatti nel documento, «sarà oggetto di un impairment test sulla base del nuovo piano a medio termine della direzione di Alitalia». Una cifra ipotizzabile per salire al 50% di Alitalia si aggirerebbe altrimenti intorno ai 140 milioni. In attesa del consiglio di amministrazione di domani, l'amministratore delegato Gabriele Del Torchio sa che l'aumento di capitale non è più rinviabile, visto che l'ammontare delle perdite portate di volta in volta a nuovo ha raggiunto quota 734 milioni. Ravvicinato anche il termine per mettere insieme i circa 300 milioni che il top manager conta di avere dalle banche: oltre dicembre non si può andare. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su www.milanofinanza.it/alitalia



» Il ministro Maurizio Lupi: per Alitalia domani chiederò al collega francese garanzie sul piano industriale

«Gli stranieri non ci fanno paura La rete? Sarà pubblica e italiana»

ROMA — «Il mercato è il mercato e l'Europa è l'Europa. Il compito di un governo non è mettersi di traverso alla vendita di aziende, che peraltro sono private, ma assicurare al Paese che gli asset strategici non vengano dispersi. Per Telefonica il tema è la rete. Per Alitalia il fulcro del nostro interesse è il futuro piano industriale».

Maurizio Lupi, ministro dei Trasporti, è reduce da una giornata convulsa che non è ancora finita: le reazioni dei partiti e dei sindacati alla vendita di Alitalia e Telecom richiedono una risposta del governo. Che Lupi ci anticipa.

Alitalia e Telecom agli stranieri. Il governo sembra essere stato colto di sorpresa. E' così?

«No, parliamo prima di Alitalia. Da quando il governo si è insediato, ne ho seguito il cammino, cercando di venire incontro alle richieste del management che mi sono sembrate legittime e che potevano agevolarne lo sviluppo senza falsare la concorrenza».

Quali?

«Ci siamo dati la scadenza di metà ottobre per la presentazione del piano degli aeroporti che individua quali sono gli scali principali: un'opera di razionalizzazione che consente al governo di accompagnare lo sviluppo dei soli scali che sono strategici per lo sviluppo del Paese».

Alitalia vi ha chiesto di porre un limite allo strapotere delle low cost che hanno mangiato il mercato.

«Certo, e abbiamo avviato un'azione volta a fare in modo che gli scali offrano pari condizioni a tutte le compagnie, senza privilegiare le *low cost*».

Ma intanto il vincolo che lega i soci a non vendere sta per scadere e Air France-Klm sembra pronta a inghiottire Alitalia. Una storia che era già scritta cinque anni fa...

«Sì, ma non credo che quella scelta di negarsi ai francesi fosse scellerata. Prima di tutto Alitalia non è diventata quella compagnia *regional* che avrebbe potuto essere».

Sicuro?

«Sicuro, perché altrimenti non discuteremmo ora della sua strategicità. E poi, al netto delle capacità manageriali che non discuto (ognuno si assume le proprie responsabilità), nessuno poteva prevedere la crisi che ha travolto anche il trasporto aereo spingendo le

compagnie verso l'integrazione».

Il suo partito, il Pdl, era schierato contro Air France.

«Diciamo che ci fu un dibattito e, se ricorda bene, io personalmente mi schierai per l'opzione Lufthansa, perché preferivo il suo sistema *multihub* a quello centralizzante di Air France-Klm. *Nemo propheta....*».

Domani vedrà il suo omologo francese, cosa gli chiederà?

«Ribadirò al ministro che non esistono preclusioni all'acquisto di Air France-Klm. Ma che vogliamo capire le condizioni: che piano industriale è previsto? Il modello per Alitalia è quello Klm, che ci piace, o la regionalizzazione? Quali garanzie ci sono sull'occupazione?».

Anche a Telefonica farete le stesse domande? Oppure è troppo tardi?

«Vedo molta agitazione ma personalmente non mi spaventano gli spagnoli. Sulle telecomunicazioni è evidente che la rete è il problema centrale: il mercato è il mercato, non discuto. Ma il nostro compito è salvaguardare la rete sul modello Terna o Snam. Credo che si debba arrivare allo scorporo e alla creazione di una società pubblica che gestisca la rete».

Attraverso la Cassa depositi e prestiti?

«Vedremo».

Siete tutti d'accordo nel governo?

«Ne discuteremo. Ma questa è l'unica battaglia che può fare un governo forte, che non teme i mercati: se la rete è nostra che paura possiamo avere dei mercati?».

Il governo poteva dotarsi intanto del regolamento per il decreto sulla golden share.

«Giusto. Se si vuole essere un mercato aperto, il tema della *golden share* è basilare. Ma non butterei tutto il lavoro fatto dal nostro governo: uno dei limiti alla liberalizzazione ferroviaria è stata per anni l'assenza dell'Autorità dei Trasporti. Adesso c'è».

Ma a questo punto, mentre i colossi stranieri sono alle porte, che strumenti concreti ha questo governo per difendere gli asset strategici?

«Grillo dice che dovremmo ripubblicizzare le aziende. Io dico renderle più forti, creare anche una classe dirigente e manageriale all'altezza di competere. Prima c'era l'Iri che li formava, c'era il capitalismo familiare, ora...».

Sta bocciando l'attuale classe manageriale?

«Credo che un po' di autocritica non farebbe male. Poi però abbiamo grandi aziende pubbliche come Eni, Enel e Finmeccanica. E quelle private che si sono fatte onore. A volte le abbiamo sfavorite e ci siamo fatti del male da soli».

Cosa significa favorirle?

«Fare sistema. Penso che ce ne occuperemo nella legge di Stabilità con aiuti agli investimenti, un costo del lavoro minore e anche un ruolo diverso della magistratura, che scongiuri vicende come quelle dell'Iva».

Antonella Baccaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Pianificazione
Entro la metà di ottobre
presenteremo
il piano degli aeroporti**



**Vecchie scelte
Negarsi ai francesi,
cinque anni fa, non fu
una scelta scellerata**

«È il segno del declino, Berlusconi primo responsabile»

BIANCA DI GIOVANNI
ROMA

«È la materializzazione della crisi di cui parliamo ogni giorno, la conseguenza del declino italiano». Vincenzo Visco commenta così la notizia dell'aumento di capitale di Telefonica in Telecom. Una fotografia disarmante, se consideriamo che «Telecom viene acquistata da un suo competitor, che era molto più debole degli italiani e che, da quello che capisco, pagherà pochissimo» aggiunge. Insomma, per l'ex ministro è un colpo fortissimo al sistema paese. E l'Alitalia? Lì come andrà a finire? «Come Telecom», replica *tranchant*.

Quali responsabilità ha la politica?

«Il 99% delle responsabilità sono dei governi Berlusconi. Vorrei ricordare che al momento dell'uscita di Tronchetti Provera c'era un'ipotesi di acquisto degli americani della At&T che avrebbero pagato 3 euro ad azione. Si decise l'arrocco difensivo, in nome dell'italianità, con una società di controllo che evidentemente non ha retto».

E non si è fatto nulla neanche sulla rete.

«Difatti, questo è il problema principale. C'era un progetto allo studio, non so bene per quali motivi non sia andato avanti. E non so neppure se il governo abbia ancora la possibilità di intervenire. E questo è drammatico in un momento di assoluta carenza di risorse. La rete di telecomunicazione è un asset importantissimo di sviluppo, ma servono molte risorse. Noi continuiamo a parlare di Iva e Imu e in-

tanto accadono cose gravi».

Cosa pensa oggi della rivalutazione che si fa delle scelte del governo Prodi, di cui faceva parte, sia su Telecom che su Alitalia?

«Beh, su Alitalia Padoa-Schioppa aveva il progetto di cederla ai francesi, ma in condizioni molto diverse. Oggi non si sa bene come andrà a finire». **All'epoca anche i sindacati si opposero.** «In Alitalia i sindacati, soprattutto le sigle autonome interne, hanno responsabilità pesantissime».

E la questione Rovati su Telecom?

«Quella soluzione era sostanzialmente lo scorpo della rete. Fu attaccata perché la proposta proveniva da ambienti governativi, ma la strada era quella giusta. Si è aspettato troppo tempo per risolvere la questione, e oggi ci ritroviamo così».

Lei parla di responsabilità di Berlusconi.

Ma anche Monti e Letta non hanno mosso un dito.

«I governi tecnici di solito hanno una legittimazione ridotta».

Ma Letta guida un governo politico. E per di più è un esecutivo che crede nello sviluppo industriale. Non è una beffa?

«Questo è un governo che non crede a nulla, nel senso che le linee al suo interno sono opposte. La destra ha sempre creduto fosse meglio lasciar fare e magari agire solo per difendere l'italianità».

È il fallimento delle larghe intese?

«Non direi così. Parlerei piuttosto di un governo a sovranità limitati, i cui margini di azione sono ristretti. In ogni caso a questo punto il governo deve dire qualcosa sulla rete. Non può certo finire che non abbiamo nessun

controllo su un monopolio naturale. Qui si tratta di un colpo molto serio». **Lei parla della materializzazione della crisi. Ma anche in Spagna c'è crisi.**

«Infatti. Evidentemente però le aziende spagnole non sono così indebite come le nostre. Da noi le aziende non riescono (o non sono capaci) a ricapitalizzarsi, e alla fine devono essere cedute. Lo scenario per cui alla fine l'Italia sarà costretta a vendere tutto non è escluso. Osservo anche il fatto che Telefonica, che in precedenza era molto più debole di Telecom, oggi sta acquistando anche altre società in Europa ed ha forti interessi in Brasile. Sta qui l'immagine del nostro declino, di un Paese senza un progetto. Oggi si è aspettato troppo tempo per risolvere questi problemi: manca la consapevolezza e anche un piano condiviso».

Letta ha invocato investimenti stranieri.

Non potrebbe essere questo il caso?

«L'acquisizione a basso costo di una delle più importanti aziende europee non mi pare un investimento da auspicare. Comunque era una storia annunciata. È l'ultimo atto di una lunga catena, iniziata con Edison, poi Parmalat, poi la filiera del lusso. Oggi arriva a compimento un processo che dura da anni. C'è un declino economico, e ci sono anche responsabilità storiche delle classi dirigenti».

Infatti, forse andrebbe rivista tutta la storia delle privatizzazioni.

«Certo, vista ex post quella di Telecom poteva essere fatta diversamente, mi pare che lo stiano riconoscendo tutti».

L'INTERVISTA

Vincenzo Visco

L'ex ministro considera «molto grave» la questione della rete. «Telefonica era più piccola e oggi acquista a un prezzo bassissimo»



L'EURODEPUTATO PD ACCUSA: «CHE FOLLIA LO STATO FUORI DALLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE»

«È LA DISFATTA DEL MADE IN ITALY»

Cofferati: ma quale mercato globale, rinunciamo all'industria solo per opportunismo

L'INTERVISTA

GILDA FERRARI

GENOVA. La definisce «una Caporetto dell'industria italiana» e individua la responsabilità in una classe dirigente «incapace di fare politica industriale» perché vittima di una «sottocultura che vuole lo Stato doversi tenere per forza alla larga dalle aziende». Una classe politica anche un po' «opportunista e pressapochista». L'eurodeputato Democratico Sergio Cofferati guarda alle ultime operazioni di vendita di società italiane attive in settori strategici con sguardo critico.

Oggi sono Telecom, Alitalia. Prima erano state Parmalat, Edison, le aziende della moda. Presto potrebbe esserci Ansaldo Energia. L'Italia è in vendita?

«Sono giorni di Caporetto dell'industria italiana. Con Telecom e Alitalia, nel giro di poche ore abbiamo registrato atti concreti o ipotesi che porteranno a un ulteriore drammatico impoverimento del sistema produttivo nazionale. Stiamo assistendo a un grave processo di deindustrializzazione, che è in corso da tempo ma che subisce un'ulteriore accelerazione».

Rispetto a Telecom Letta dice che vigilerà, ma la società è privata quindi c'è poco da fare.

«Fa bene il governo a vigilare, anche se in realtà nulla cessa nell'immediato. Ma è chiaro che se trasferisci i centri decisionali altrove devi mettere in conto che si possono determinare scelte della proprietà destinate a spostare le loro attività in altri luoghi, per convenienze legittime ma magari contrarie alle esigenze del nostro Paese».

Globalizzazione?

«Mi stupisce chi parla di mercato globale. Quello che sta accadendo al sistema italiano non ha nulla di globale: gli stranieri acquistano le nostre aziende ma l'Italia non è in grado di comprare le loro. Questo aumenta la dipendenza».

Energia, telecomunicazioni, trasporti. Esistono ancora i settori strategici?

«Dovrebbero, sì. Con Telecom rischiamo di uscire da un settore tra i più innovativi e delicati. Presto saranno gli spagnoli a decidere rispetto all'evoluzione del mercato dove allocare le proprie risorse. Il fatto che un'azienda sia privata non ti dovrebbe impedire di difenderla».

Perché in Italia non si fa più politica industriale?

«Siamo vittime di un'ideologia che è diventata sottocultura che vuole il ruolo dello Stato lontano dal sistema produttivo. Ogni volta che si tenta di fare politica industriale si leva la voce di chi è contrario alle statalizzazioni. Basta vedere l'Ilva».

È più facile parlare di Imu e decadenza.

«Sì, c'è anche dell'opportunismo. E poi per fare politica industriale bisognerebbe avere delle idee chiare sull'asset produttivo del Paese e assumersi delle responsabilità».

La prossima sarà Ansaldo Energia?

«In questo caso sarebbe ancor più grave e non tanto perché l'azienda è pubblica. L'idea che Finmeccanica abbia un futuro solo se dividiamo civile da militare è priva di fondamento. Ansaldo deve rimanere italiana - e questo non significa non trovare partner industriali».

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gutgeld, consigliere economico di Renzi: Palazzo Chigi eserciti la golden share su Telecom costringendo all'Opa Telefonica. "La compagnia non va consegnata a Parigi"

“Così regaliamo due colossi, il governo agisca”

VALENTINA CONTE

ROMA—Onorevole Gutgeld, Alitalia e Telecom si apprestano a cambiare bandiera.

«L'italianità non c'entra. Qui rischiamo di svendere due colossi nazionali per un tozzo di pane. Un fatto gravissimo, il governo deve intervenire senza perdere altro tempo».

Il premier Letta promette di vigilare. Ricordando però che Telecom è un'azienda privata...

«Ma è anche strategica. Per questo è opportuno che Palazzo Chigi eserciti al più presto la golden share e costringa gli spagnoli di Telefonica a fare un'Opa, un'operazione pubblica di acquisto. Alzando così il prezzo e remunerando anche i piccoli azionisti e risparmiatori italiani. Se prendi un'azienda italiana la devi pagare il giusto».

Non è così?

«In nessuno dei due casi. Non so quante alternative esistano ad Air France. Ma è un fatto che se Alitalia diventasse francese, noi

verseremmo un prezzo altissimo. Quello politico di non aver chiuso con Parigi nel 2008, dopo decenni di malagestione e presunte operazioni di sistema, quando al governo c'era Prodi e a condizioni ben più vantaggiose. E quello finanziario di dover ora regalare o quasi ai francesi la nostra compagnia di bandiera, dopo anni fallimentari di cordate tra banche e imprese, politica invadente, debiti accollati ai contribuenti italiani, tagli dei voli».

Ma il governo cosa può fare?

«Evitare di svendere. E valorizzare al massimo gli asset da cedere. Tutelando quelli strategici, come la rete telefonica italiana. Quale garanzie ci offrono gli spagnoli, super indebitati, che non cederanno la rete ai cinesi per esempio, un minuto dopo la conquista di Telecom? E cosa ne sarà di Tim Brasil, la controllata brasiliana così redditizia per gli italiani che tanto fastidio dà ad Alierta, il patron di Telefonica, per la concorrenza spietata che fa alla sua Vivo? E poi io dico che 850 milioni è un prezzo ridi-

colo per avere Telecom. Così non è un'operazione di mercato. Ma un regalo. Telecom vale di più».

Ora come ora, il governo non può esercitare il golden power, come l'ha ribattezzato la legge Monti. Manca un decreto attuativo che definisca strategico anche il settore telefonico...

«E lo faccia, allora! Stasera o domani. Non possiamo perdere tempo. Bisogna obbligare gli spagnoli all'Opa e tutelare i piccoli azionisti».

La sua posizione, da consigliere economico di Matteo Renzi, è condivisa da tutto il Pd?

«Non ne abbiamo ancora discusso formalmente in Parlamento, ma registro molti consensi. D'altronde, questa è la mia posizione, non quella di Renzi».

Assisteremo a teatrini polemici con il Pd?

«Mi auguro proprio di no. Qui non ci sono né Imu né Iva. Ma l'interesse del Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Yoram
Gutgeld

Niente teatrini

Mi auguro non ci siano teatrini polemici con il Pdl, qui non ci sono né Imu né Iva, ma l'interesse del Paese



La Norimberga del capitalismo

ALESSANDRO PENATI

PRIMA pagina della sezione economica di *Repubblica* di ieri: "Telecom in mano agli spagnoli"; seconda: "Trattativa con Air France ... Alitalia in picchiata"; terza: "Ansaldi, baluardo Cdp contro coreani e giapponesi". Titoli analoghi, negli ultimi tempi, a proposito della vendita di Bulgari, Loro Piana, Parmalat, Avio. Ma chi pensasse che il vero problema dell'Italia oggi sia la colonizzazione delle nostre grandi aziende, si sbaglierebbe due volte.

GLI stranieri comprano, e a prezzo di saldo, perché le nostre aziende valgono poco; e valgono poco perché sono state gestite male per troppo tempo dagli italiani, e non reggono più la concorrenza in un mondo sempre più aperto. Il problema dunque è tutto nostro. Lo abbiamo creato con la nostra incapacità. Lo straniero alle porte è la conseguenza, non la causa.

Le nostre aziende riescono a essere competitive finché dominano una nicchia, troppo piccola per essere aggredita dai grandi gruppi internazionali. Ma la dimensione della nicchia finisce per limitare quella delle imprese. I tentativi di espansione fuori dai confini, spesso finisce con una Caporetto (Rcs, Fininvest, Enel, Finmeccanica, Indesit, DeAgostini). Meglio quindi restare a casa, e operare in settori protetti dalla concorrenza estera grazie a concessioni, licenze o regolamentazione nazionale; e dove le relazioni con la classe politica locale e nazionale sono indispensabili: banche, assicurazioni, energie e servizi di pubblica utilità, autostrade e trasporti, giochi e scommesse, immobiliare. Aziende grandi, capaci di crescere fuori dai confini, reggere la concorrenza e acquisire una posizione rilevante nel mondo, ce ne sono anche da noi, ma bastano le dita delle mani a contarle: Fiat Industrial e, forse, Auto, Luxottica, Autogrill, Prysmian, Generali, Eni e qualche altra. Troppo poco per un paese di 60 milioni di abitanti. L'incapacità di crescere delle nostre imprese ci esclude dai settori che beneficiano maggiormente dalle economie di scala, che spesso sono anche quelle a maggior crescita della produttività (e quindi dei salari che paga-

no): tecnologia, farmaceutica e apparecchiature sanitarie, engineering e costruzioni, informatica, grande distribuzione, e ora anche lusso e tempo libero.

Il problema poi non è lo straniero, ma lo straniero sbagliato: troppo spesso non si vende a quello che paga di più o a chi è meglio in grado di espandere l'azienda. Si grida allo scandalo per Telefonica in Telecom. Ma Telefonica è arrivata a dieci anni dalla privatizzazione, dopo che vecchia e nuova aristocrazia imprenditoriale (Agnelli, Colaninno, Tronchetti Provera) erano solo riuscite a ridurre il valore di Telecom e aumentarne il debito. Telefonica in Telco, poi ce l'hanno portata, e hanno stretto un patto per comandare, la Banca Intesa di Bazzoli e Passera, la Mediobanca di Nagel e Pagliaro (e allora Geronzi) e, le Generali di Perissinotto. Ben sapendo che Telefonica, essa stessa piena di debiti e acerrimo concorrente in Brasile, sarebbe stato il peggiore socio straniero. L'hanno fatta entrare nella stanza dei bottoni senza che pagasse un euro di premio al mercato, e garantendole di fatto un'opzione a prendersi il controllo futuro a un prezzo risibile. Che Telefonica, infatti, esercita oggi a poco più di 1 euro per azione; azioni che era stata disposta a pagare 2,9 euro sei anni prima. Le banche però sono felici: l'operazione di sistema ha generato perdite colossali, ma almeno rientrano dai prestiti a Telco e si garantiscono l'uscita a 1,1 euro, incassando più dei 60 centesimi di valore del titolo in Borsa. Un ultimo calcetto negli stinchi del povero risparmiatore.

Da azioniste di controllo, le nostre banche hanno poi nominato un vertice, un autorevolissimo consiglio di amministrazione e un management che in sei anni non è riuscito a prendere nessuna decisione su rete, investimenti all'estero, dismissioni, o ri-

strutturazioni finanziarie; ma che hanno messo altrettanti per dismettere le televisioni, sebbene irrilevanti per il bilancio della società. E Telecom è l'unica telefonica al mondo, che è riuscita a perdere la leadership a favore di un concorrente (Vodafone), pur partendo da una situazione di monopolio. La colpa non è degli spagnoli. Una felice operazione di sistema fatta, immagino, per guadagnare crediti nei confronti di un Governo, allora guidato da Prodi, che voleva difendere gli "interessi nazionali". Ma in questo, colore del Governo e / o nome del primo ministro fanno poca differenza, come i casi di Alitalia e Finmeccanica stanno a dimostrare.

Non credo all'ingenuità dei politici. Dietro gli "interessi nazionali" c'è la difesa dei sindacati, che vogliono l'azionista di riferimento italiano perché meno determinato a ristrutturare e tagliare posti di lavoro, anche se c'è capacità in eccesso, il settore è in declino, e l'azienda inefficiente. Fattori che portano poi l'azienda al declino; ma il nostro sindacato non brilla per lungimiranza. C'è la difesa delle tante piccole imprese fornitori che gravitano intorno alle grandi, ma che non hanno le dimensioni e l'efficienza per essere concorrenti nel mondo; rischio di sostituzione se arriva lo straniero che vuole standard internazionali. E soprattutto la difesa della propria capacità di influenzare: e se l'azionista straniero non risponde alle loro telefonate? O non si precipita in visita pastorale a Roma?

La storia di Alitalia è identica. Manager dopo manager, tutti di nomina politica, portano l'azienda allo sfacelo. Il Governo Berlusconi (ipotecando i soldi dei contribuenti) interviene con un'operazione di sistema per difendere "gli interessi nazionali". La solita Banca Intesa si presta a finanziarla. I soliti imprenditori patrioti (Riva, Ligresti, Benetton, Colaninno,

Tronchetti, Marcegaglia) rispondono all'appello per ingraziarsi il potente di turno a Roma; ma sono poi incapaci di gestire l'azienda. La solita brillante idea di far entrare con uno strapunto uno straniero "gradito" (Air France), garantendogli però un'opzione al futuro controllo. Questi, poi, la esercita, ma a una frazione del prezzo che avrebbe pagato al momento dell'ingresso (si è preservato però la facciata della difesa della nazionalità). E la solita scelta sbagliata, perché ora anche Air France è in difficoltà; ma ormai è dentro.

Con Finmeccanica il copione non cambia. Ho ritrovato un mio articolo di 14 anni fa (Corriere, 26 settembre 1999) in cui scrivevo: "Il Governo ha annunciato una privatizzazione (Finmeccanica) attraverso un'operazione che di fatto blinda il controllo pubblico di due società; si maschera un aiuto di Stato; si evitano ristrutturazioni sgradite ai sindacati; e si fa un passo avanti nella politica dei campioni nazionali. Finmeccanica è un conglomerato di imprese, messe assieme senza troppa logica industriale, sommersa dai debiti e perdite. Per risollevarsi deve concentrarsi nei settori dove può essere concorrenziale e redditizia, e uscire da quelli (energia, trasporti) che nulla hanno a che fare con la sua attività principale, e dove è troppo piccola o troppo inefficiente per competere". Da allora non è cambiato nulla: Finmeccanica continua ad essere mal gestita, da manager pubblici che l'hanno ridotta in questo stato, in crisi finanziaria, incapace di ristrutturare; e non riesce ancora a vendere treni ed energia (Breda, Sts, Ansaldo) per paura di svendere allo straniero. Allora c'erano D'Alema e Bersani al Governo. Ma non mi sembra ci sia una grande differenza con il Governo attuale. Oggi però non si può più contare sulle banche per una soluzione di sistema, perché sono a loro volta in crisi. Avanti quindi con l'idea di utilizzare la Cassa DP al loro posto. Così si ritorna all'Iri, e il cerchio si chiude.

È il fallimento di Italia S. p. a. Inutile scatenare la caccia ai colpevoli. Lo sono tutti: governi e ministri, banchieri, imprenditori nobili e meno nobili, sindacati. Ci vorrebbe una Norimberga per i crimini contro il capitalismo in Italia: ma forse l'Europa e i mercati ci stanno già giudicando.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'aereo francese

FEDERICO FUBINI

«PERCHÉ falliscono le nazioni» è un saggio degli economisti Daron Acemoglu e James Robinson, ma si adatterebbe bene anche come sottotitolo alla vicenda Alitalia. Acemoglu e Robinson sostengono che un paese arretra nel sottosviluppo quando le sue élite si coalizzano per difendere dei privilegi a danno della collettività.

LA VICENDA della nuova Alitalia è il capitolo che possono aggiungere alla prossima edizione. Avrebbe molti protagonisti notevoli per ciò che hanno fatto o che hanno omesso: l'allora presidente dell'Antitrust e oggi viceministro dello Sviluppo Antonio Catricalà, l'altro ex presidente dell'Autorità della concorrenza Giuseppe Tesauro, quello attuale Giovanni Pitruzzella, il vicepresidente della Commissione europea Antonio Tajani, oltre al regista industriale dell'operazione Corrado Passera e all'expresidente Silvio Berlusconi. Non senza il supporto, involontario ma prezioso, della Cgil. Il tutto per un costo di circa sei miliardi a carico dei contribuenti e vasto anche per i consumatori.

Non era destino che dovesse finire così. Quando il 19 marzo del 2008 atterra a Roma Jean-Cyrille Spinetta, allora numero uno di Air France, per Alitalia si presentano buone notizie. La compagnia è alle soglie del fallimento, disertata dalla clientela, ma Spinetta rilancia: Air France è disposta a comprare Alitalia dal Tesoro per una somma fra 2,5 e 3 miliardi di euro, in più si accolla i tre miliardi di euro dei suoi debiti e si impegna a investirne altri sei in dieci anni. Un'operazione da circa sei miliardi a beneficio delle casse dello Stato (circa le manovre Iva più Imu di un anno), più altri sei in sviluppo futuro.

Cassa integrazione per 8 mila addetti e 3 miliardi di debiti scaricati sui conti dello Stato

Non se ne farà di niente. La Cgil in Alitalia osteggiava la fusione e Berlusconi sposta l'ago della bilancia puntando la campagna elettorale di allora sull'italianità della compagnia. Oggi tutti i protagonisti di allora sono costretti a sperare che la stessa Air France prenda il controllo di Alitalia con appena 150 milioni: venti volte meno del prezzo rifiutato cinque anni fa. Ma questa è solo una parte della beffa, poi arrivano gli altri oneri.

Il più immediato ricade ancora una volta sui contribuenti. Nell'estate 2008 infatti il governo Berlusconi favorisce una cordata di investitori privati italiani nella compagnia, spostando i tre miliardi di debiti di Alitalia su una nuova *bad company* sotto il controllo del Tesoro. Cioè a carico dei cittadini. Inoltre, ottomila dipendenti vengono messi in mobilità, ancora una volta a carico dello Stato, e undicimila restano. La cordata italiana - guidata da Passera con banca Intesa Sanpaolo, e con dentro la Immsi di Roberto Colaninno, e nomi noti come i Riva, i Benetton, Marco Tronchetti Provera, i Marcegaglia, Acqua Marcia di Bellavista Caltagirone, i Ligresti o i Marcegaglia - potrà dunque spendere circa un miliardo (un terzo di quanto offre Air France) per raccogliere un'azienda ristrutturata e senza debiti.

Qui sorge il primo problema perché, accollando ai cittadini i debiti della vecchia Alitalia, di fatto il governo concede alla cordata italiana un aiuto di Stato. Una violazione della parità di

condizioni fra concorrenti. Meridiana e Ryanair presentano ricorso alla Commissione europea, ma sono sfortunati: il responsabile dei Trasporti all'epoca è Antonio Tajani, exportavoce di Berlusconi, cioè del padre dell'operazione nuova Alitalia. «A Bruxelles ci presero a pesci in faccia», ricorda ora l'esperto di Antitrust e all'epoca consulente di Meridiana Roberto Pardolesi.

Non sarà la sola volta in cui la nuova Alitalia sfugge alle regole di un mercato uguale per tutti. L'operazione italiana infatti si fa attraverso la fusione della prima e della seconda compagnia del paese, Alitalia e AirOne. In Grecia una fusione tra la numero uno e la numero due fu vietata da Bruxelles, ma questa volta l'Antitrust europeo ignora la questione. Alitalia e AirOne così conquistano il monopolio sulla tratta più redditizia d'Europa, Linate-Fiumicino, e una posizione dominante su molti voli da Linate verso Napoli, Catania e Palermo. Una violazione impossibile da ignorare, se non venisse in soccorso una legge ad hoc: il decreto legge 134 dell'autunno 2008 che chirurgicamente sospende per tre anni le norme di concorrenza per le «aziende di servizi pubblici essenziali» nate da fusioni «entro il 30 giugno 2009». Manca solo

che indichino la statuta dell'amministratore delegato. Catricalà, allora presidente dell'Antitrust, poi sottosegretario-

rio alla presidenza del Consiglio con Mario Monti, non applica neanche i calmieri ai prezzi che pure potrebbe ancora imporre. La Linate-Fiumicino diventa la trattata più costosa d'Europa, seguita a ruota dalle rotte per il Mezzogiorno.

I contribuenti avevano già pagato prima, i consumatori pagano ora, ma i concorrenti di Alitalia non si arrendono: parte un ricorso al Tribunale amministrativo del Lazio contro quell'esenzione dalle norme di libera concorrenza e il Tar del Lazio lo rimanda alla Corte costituzionale. Qui relatore sulla questione è Giuseppe Tesauro, ex capo dell'Antitrust in Italia. Si tratta di un'altra circostanza sfortunata, per via di un incrocio di carriere: all'Antitrust per anni Tesauro ha tenuto come capo di gabinetto Rita Ciccone, oggi numero tre della nuova Alitalia. Ma Tesauro non rinuncia a trattare il caso e emette una sentenza che conferma l'esenzione di Alitalia dalle regole di concorrenza in nome dell'«interesse pubblico». Anche Pitruzzella, capo attuale dell'Antitrust, scaduti i tre anni di esenzione farà giusto il minimo per scalfire il monopolio: nessuna nuova misura sulle tratte Linate-meridione. Forse non ha capito neanche lui cosa sia questo «interesse pubblico» di cui parla la Consulta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ben tre presidenti Antitrust sono intervenuti per permettere prezzi dei biglietti più alti

AIR FRANCE DECIDE

Crisi Alitalia,
tocco a Parigi

di Gianni Dragoni

Alitalia ha bisogno di 400-500 milioni di euro per evitare il collasso. Ma è molto incerto chi metterà questi soldi, tra richiesta di aumento di capitale e di nuovi prestiti alle banche. Le banche vogliono che i soci mettano capitale fresco (circa 200 milioni), però molti dei 20 soci italiani non sono in grado o non vogliono sborsare altri soldi. Si aspetta che Air France-Klm faccia la prima mossa.

Le comunicazioni tra Roma e Parigi si sono rarefatte dopo il cda dell'altra sera che ha rimandato la palla nel campo della compagnia italiana. Il 75% di Alitalia è posseduto dai venti «patrioti» chiamati da Silvio Berlusconi nel 2008 per respingere l'offerta di acquisto di Alitalia presentata da Air France-Klm.

Adesso sono gli stessi soci italiani a sperare nell'intervento salvifico del socio francese, rientrato nel 2009 con il 25% in Alitalia. Il presidente Roberto Colaninno e l'a.d. Gabriele Del Torchio conosceranno solo domattina la decisione del socio franco-olandese che «ha considerato indispensabile ricevere le informazioni che dovrebbero essere fornite dalla direzione generale di Alitalia, in occasione della riunione del prossimo consiglio di amministrazione».

I francesi chiedono un'operazione verità sui conti, dai debiti finanziari netti (giunti a 1.023 milioni al 31 marzo 2013) ai rapporti con Carlo Toto per i contratti di leasing degli aerei. Il lancio imminente di un aumento di capitale è uno dei pochi punti fermi nei travagli della compagnia italiana, che ha accumulato circa un miliardo di perdite dal 2009 al 2012. Al cda di domani, insieme ai risultati del primo semestre, la perdita sarebbe salita intorno ai 250 milioni, verrà portata la proposta di una manovra finanziaria da 400-500 milioni: dovrebbe essere composta da una richiesta di aumento di capitale fino a 200 milioni e da un incremento dei finanziamenti bancari per 300 milioni.

Non sono grandi cifre, ma la strada è in salita per Alitalia se si considera che in febbraio, di fronte alla richiesta ai soci di un prestiti-

to convertibile di 150 milioni, la società ha raccolto solo 95 milioni. Tra i venti azionisti italiani della Cai c'è aria di disimpegno. Si è ampliato il fronte di chi non vuole o non può sottoscrivere una ricapitalizzazione. Non appare più in grado di offrire sostegno Emilio Riva, primo socio italiano con il 10,6% (pagato 120 milioni), un pacchetto sequestrato dai giudici nell'inchiesta Ilva a Taranto. Restano contrari Toto e gli Angelucci, improbabile che mettano soldi Fondiaria-Sai (con il nuovo padrone Unipol), Pirelli, la famiglia Orsero, Acqua Marcia, altri piccoli soci fino al gruppo Marcegaglia. Perfino banca Intesa (azionista circa il 10%), motore dell'operazione 2008 con Corrado Passera, sotto la guida di Enrico Cucchiani potrebbe tirarsi indietro dalla ricapitalizzazione.

«Le necessità finanziarie di Ali-

talia non sono colossali e sono alla portata di Air France-Klm, per quanto non sia certo il momento migliore», ha detto l'a.d. di Air France-Klm, Alexandre de Juniac. «Il problema è come risollevare Alitalia e a quale prezzo, su un mercato nazionale fortemente penetrato dalle compagnie low cost e del Golfo, alle quali il governo italiano ha concesso parcellati diritti di traffico». Rimane in forte dubbio l'altra carta in cui spera in vertice Alitalia, un intervento di Etihad da Abu Dhabi. «Prenderemo in considerazione altre partecipazioni azionarie che ci diano valore aggiunto», ha detto l'a.d., James Hogan.

Infine le banche. Le più esposte sono Unicredit, Intesa e Mps. Prima di concedere altro credito, aspettano che siano i soci ad aprire il portafoglio.

G.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I CONTI IN APPROVAZIONE

La semestrale dovrebbe registrare una perdita di circa 250 milioni di euro rispetto ai 201 milioni del primo semestre 2012

LE CONDIZIONI PER NON FINIRE IN SERIE B

MARIO DEAGLIO

L'evoluzione parallela delle vicende Telecom e Alitalia, due società di primissimo piano nel panorama italiano dei servizi in rete, mette in luce un aspetto particolare e molto allarmante della debolezza strutturale del paese: entrambe le società paiono destinate a essere tra breve controllate da gruppi stranieri già presenti nel loro capitale, e fin qui non ci sarebbe nulla di male. Non vi è però alcuna garanzia che i nuovi proprietari assegnino alle reti italiane un elevato grado di priorità, il che può tradursi in un rapido degrado delle reti stesse e, nel caso di Alitalia, in una posizione nettamente marginale dell'Italia nei collegamenti aerei globali. Siccome le reti sono un bene collettivo, queste vicende riguardano tutti o non solo gli azionisti di queste due società.

La storia di una Telecom indipendente pare chiudersi malinconicamente: un'altra delle pochissime grandi società multinazionali italiane, già ormai abbondantemente ridotta nelle sue partecipazioni estere, darà probabilmente l'addio, in tempi brevi alle consociate brasiliiana e argentina, forse il vero motivo dell'interesse della spagnola Telefonica. Per Telecom, vi è la necessità di procedere a un piano di nuovi investimenti sia nella rete fissa sia nella rete mobile e non è chiaro da dove possano arrivare le risorse finanziarie, visto che neppure Telefonica nuota nell'oro. In altre parole, il problema non è quello di una proprietà straniera bensì quello delle priorità dei nuovi proprietari e della loro effettiva forza finanziaria.

Per Alitalia la storia è in parte simile, anche se la ex compagnia di bandiera è già scesa parecchio più in basso di Telecom lungo la china della scarsa rilevanza internazionale, una discesa avvenuta al costo di circa 5 miliardi euro per un «salvataggio» evaporato in pochi anni (questa cifra oggi sarebbe di grande aiuto per far restare l'Italia con un deficit pubblico inferiore al tetto del 3 per cento, evitando così sanzioni europee). Evitiamo, però, di piangere per il latte versato o per i soldi spesi male: il fatto è che Air France-Klm non darà certo molta priorità ai collegamenti internazionali di Alitalia e cercherà di spostare, per quanto possibile, i voli di lungo percorso in partenza da Roma e da Milano, per indurre (in un certo senso obbligare) i passeggeri italiani a fare scalo prima a Parigi con un sensibile allungamento dei tempi (e quasi certamente anche dei costi) dei voli. E vi è altresì il pericolo di un taglio della rete dei collegamenti interni italiani, molti dei quali presentano un risultato economico negativo in questi anni di crisi.

Vi è un motivo preciso per continuare a tenere in piedi una rete anche se alcuni rami sono in perdita: un volo Torino-Roma, tanto per fare un esempio, ha un valore diverso se da Roma posso volare in 100 diverse destinazioni oppure soltanto in 10. L'importanza di un collegamento telefonico dipende dal numero di controparti con le quali posso collegarmi rapidamente e scambiare parole e dati senza guasti. Per questo l'Italia non dovrebbe semplicemente prendere atto delle decisioni delle imprese ma subordinarne in vario modo la validità a determinate condizioni.

La politica industriale italiana dovrebbe imitare nella sostanza quella britannica, inaugurata ai tempi della signora Thatcher e mai successivamente modificata nelle sue linee essenziali: non importa la nazionalità di chi gestisce una rete, ma questo gestore deve assicurare, nei modi appropriati, determinati livelli di frequenza e qualità dei servizi. Allo stato deve essere riservata in ogni caso una golden share ossia un diritto di voto ai passaggi di proprietà nel caso in cui vi sia il pericolo che interessi fondamentali del Paese siano lesi.

Occorrerebbe inoltre domandarsi perché mai gli italiani non investono nelle proprie reti di comunicazioni e di trasporti e c'è bisogno di capitale dalla Francia e persino dalla Spagna, un Paese che in questa crisi sta male almeno quanto noi. La risposta a questo interrogativo deve chiamare in causa sia gli imprenditori sia il mondo finanziario italiano: perché non osano investire come osano fare i loro «colleghi» di altri Paesi? Che cos'è che li frena? Di che cosa hanno paura? Gli imprenditori hanno ragione a chiedere minori imposte ma dovrebbero offrire in cambio maggiore imprenditorialità, maggiore capacità di affrontare i rischi impliciti nel moderno modo di produzione.

Più in generale, l'Italia scopre con queste due vicende che la debolezza della rete telefonica e quella della rete del trasporto aereo costituiscono due aspetti preoccupanti del suo indebolimento economico. L'Italia sembra sempre meno in grado di gestire reti di ogni genere: quella stradale e autostradale contribuisce a rendere particolarmente caro il costo della distanza, uno dei motivi che rendono scettici i possibili investitori stranieri, la rete elettrica - un tempo motivo d'orgoglio per il paese - offre energia a un prezzo nettamente più elevato della media europea mentre in molte parti del Paese le reti locali della nettezza urbana sono al collasso per la scarsità di discariche e i vetri a costruire termovalorizzatori. Far finta di nulla, limitarsi a poche reazioni di circostanza, come sembra fare il mondo politico, sarebbe una ricetta sicura per uscire rapidamente dal gruppo dei paesi avanzati.

mario.deaglio@gmail.com

DA TELECOM AD ALITALIA GRANDI IMPRENDITORI MA PICCOLI CAPITALISTI

di Nicola Porro

Lastoria l'aveva anticipata proprio il *Giornale*. Contutta probabilità Telecom Italia diventa spagnola. E ciò avverrà senza una scalata fatta sul mercato ma attraverso il passaggio di un pacchetto di azioni oggi in mano a banche e assicurazioni italiane. Praticamente nelle stesse ore anche un altro pezzo dei servizi del *made in Italy* e cioè Alitalia potrebbe diventare definitivamente francese. Cosa sta succedendo?

Semplice. L'Italia è un Paese di straordinari imprenditori, ma è un Paese povero (addirupo) di capitalisti. Cerchiamo di spiegarci meglio. E prendiamo ad esempio proprio i due casi oggi così clamorosi.

Telecom Italia fu privatizzata dal centro-sinistra in modo scriteriato. E fin qua, ormai, tutti convengono. Il governo Prodi non trovò di meglio, perché obiettivamente non c'era molto in giro, che affidare la tlc a una pattuglia di capitalisti all'italiana che con quattro soldi si portarono a casa l'ex monopolista. All'epoca era una gallina dalle uova d'oro. I nostri capitalisti non imprenditori pensarono di usarla come una rendita. Era naturale, grazie alla finanza facile che sommerso il mondo occidentale, che una pattuglia di imprenditori-finanzieri nostrani la scalasse. Ma addebito e grazie, come al solito, all'appoggio della politica (anche in quel caso di centro-sinistra). E anche in questo caso i nostri capitani coraggiosi, così furono definiti, più che capitalisti erano finanzieri molto indebitati. Niente di più. Terzogiro del vapore. E quila storia cambia. Ad entrare in scena Marco Tronchetti Provera. Tutta si può dire dell'uomo, tranne che la sua azienda (Pirelli) fosse gestita male. Tronchetti avrà commesso degli errori come tutti coloro che gestiscono un'impresa, ma il suo punto debole fu che la politica non lo accettò. Il centro sinistra non poteva tollerare che un uomo fuori dai giri romani (e certamente presente invece in quelli milanesi) spostasse (...)

(...) il pollaio (le cui uova erano ormai diventate d'argento grazie alla concorrenza) dalla Capitale a Milano. Finisce così, con il solito zampino di un'incredibile vicenda giudiziaria poi finita nel nulla (rispetto al clamore che aveva suscitato), anche la storia di Tronchetti. Che sapientemente (dal suo punto di vista) riporta il gioco dell'oca alla fase iniziale: la Telecom ritorna ad un nocciolino di banche e assicurazioni. La morale è molto semplice. Telecom è un'azienda che malvolentieri la politica ha dovuto privatizzare. Nessun capitalisti ci ha messo il «grano». Tronchetti, grazie a un colpo fatto grazie alla nuova economia ci ha provato. Ma ha osato troppo. Persino, alla fine della storia, di fare un accordo con grandi operatori stranieri, che all'epoca la politica non gli permette di chiudere.

Nella storia Telecom sono dunque rintracciabili tre fasi. Quella dei *rentier* del vecchio salotto buono; quella degli scalatori affascinanti ma scarsamente dotati di capitali che al primo stormir di foglie hanno dovuto cedere; e infine quella dell'unico imprenditore dotato di capitali che ha perso la sua battaglia con la politica.

Alitalia è una storia del tutto simile, anche se manca di qualche passaggio. Sgombriamo subito il campo da un possibile equivoco, che pure oggi sta circolando con insistenza. In molti sostengono: Alitalia finisce ad Air France oggi, mentre avrebbe potuto arrivare più forte a Parigi anni fa. Non è vero. Air France - quando nel 2008 fu affidata a un' improvvisata pattuglia di patrioti italiani -, aveva già alzato molto l'asticella delle sue pretese. Sia in termini economici che di accordi

commerciali. Per farla semplice se oggi sarà svendita, allora lo era altrettanto. E bisogna inoltre considerare come Air France in questi ultimi anni abbia perso a rotta di collo e di quanto avrebbe tagliato evidentemente fuori casa sua, se Alitalia le fosse stata affidata cinque anni fa. Ma il punto è un altro. Anche il governo Berlusconi nel 2008 commise un errore simile a quello commesso da Prodi su Telecom: sperare o pensare che in Italia ci fossero dei capitalisti-imprenditori. Cene sono pochi della prima specie e nel caso di Alitalia nessuno della seconda.

Quando si entra in una casa che brucia (Alitalia) c'è bisogna di qualcuno che comandi, che si assuma delle responsabilità che rischi, che abbia una visione, insomma di un imprenditore. E Alitalia non ne ha avuti in questi anni. La scommessa del salvataggio è fallita. Ciò che però non è fallito è un grande risultato comunque ottenuto: e cioè liberare lo Stato dalle perdite future che il gruppo avrebbe portato a casa.

Alitalia e Telecom sono declinazioni dello stesso problema. Che potremmo definire ottocentesco. Non ci sono capitalisti italiani. E quei pochi che ci sono si fanno i loro affari. Giustamente. Le operazioni di sistema, sulla carta ottime, sono fatte con i soldi delle banche, cioè dei correntisti, e quelli dello Stato, cioè dei contribuenti. Operazioni che non fanno altro che rendere più lunga l'agonia, ma che non curano il problema. Potremmo (e non dovremmo) salvare in qualche modo l'italianità di Alitalia e Telecom, ma sarebbe un palliativo. Le imprese hanno bisogno di un imprenditore. E quelli grandi, di capitali. Materia che scarseggia, da queste parti.

Nicola Porro

il personaggio »

La sfida impossibile del «capitano» Colaninno

Le battaglie del manager che voleva cambiare Telecom e Alitalia

di Gian Maria De Francesco

■ «Contro dite iosto per infrangermi, o balena che tutto distruggi ma nulla vinci». Come il leggendario personaggio di Melville, Achab, impegnato nella caccia a Moby Dick, anche il «capitano coraggioso» Roberto Colaninno ha inseguito con pervicacia la grande preda, il colosso finanziario la cui fama precede il nome. Fu così per Telecom Italia nel 1999, è stato così per Alitalia nel 2008.

Oggi per entrambe queste vicende è giunto il momento dell'epilogo. Ma proprio perché in tutte e due ha recitato un ruolo da protagonista l'imprenditore e manager mantovano si può osservare in contruleuce tutto lo spessore (o sottigliezza, a seconda dei punti di vista) del capitalismo di casa nostra.

Il grande pubblico non conosceva Roberto Colaninno fino al 19 febbraio 1999, alla vigilia dell'opera su Telecom Italia l'allora premier Massimo D'Alema lodò il «coraggio» degli scalatori

contro la parsimonia del piccolo nocciolo duro raccolto attorno a Gianni Agnelli. Assieme al boss di Olivetti c'erano i bresciani capeggiati da Emilio Gnuttie Unipol, la compagnia delle Coop rosse, perché Palazzo Chigi aveva scelto da che parte stare. La madre di tutte le opa, un affare da quasi 100 mila miliardi di lire vecchie lire aveva sponsor importanti: non solo D'Alema, ma soprattutto l'oggi fallita Lehman Brothers, la Chase Manhattan Bank di New York e la nostra Mediobanca, il salotto buono dei poteri forti.

Le banche, però, non prestano i soldi gratis: i 40 miliardi di euro di debito contratti per l'offerta (valore restato inalterato fino a oggi) e lo scoppio della bolla Internet infransero i sogni di gloria di Colaninno (e anche quelli più piccoli di D'Alema). L'uscita da Telecom (il controllo fu ceduto alla Pirelli di Marco Tronchetti di Provera) valse, comunque, una buona plusvalenza con la quale Colaninno ha rimesso in sesto Piaggio e le sue Vespa.

Ma il lupo di mare non può limitarsi

al piccolo cabotaggio. E quando l'occasione si è ripresentata, la passione è stata più forte della ragione. Colaninno fu il primo a rispondere «presente» nel 2008 all'appello di Silvio Berlusconi per il mantenimento in mani italiane di un'Alitalia «ripulita», combattendo per una battaglia opposta a quella di Telecom e guidando un «nocciolo duro» (un'aggregazione di una ventina di imprenditori con piccole quote).

Anche in questo caso, però, la tempesta è stata più forte: la crisi economica (e il boom dell'alta velocità) hanno devastato il business dell'aviazione civile. La ex compagnia di bandiera ha accumulato perdite e oggi il debito non è più sostenibile. Colaninno, nella battaglia, ha perso per strada anche un compagno di mille avventure come Rocco Sabelli. Niente da fare, il «nocciolo duro» di Alitalia probabilmente soccomberà ad Air France-Klm. Roberto Colaninno è l'immagine stessa del capitalismo italiano (piccolo, autoreferenziale e «politico»). Ha cercato, puntando su minoranze di controllo, di dare la caccia alla balena. Gli altri sono rimasti a guardare.

SPONSOR

L'ex premier D'Alema avallò la scalata all'operatore tlc per fare dispetto all'Avvocato



Analisi

Troppi imprenditori rischiano solo con i soldi degli altri

::: BRUNO VILLOIS

■■■ Ciao ciao, Telecom. E forse Ansaldo Energia e anche Alitalia. Siamo di fronte all'ennesimo abbandono di italianoità, il che in sé non sarebbe grave, se solo gli italiani facessero pari e patta all'estero, ma così proprio non è. Negli ultimi 20 anni le cessioni a soggetti esteri si sono moltiplicate, e progressivamente anche dimensioni e ordine di grandezza finanziaria sono cresciuti. Gucci, Parmalat, Bulgari, Loro Piana sono la punta di un iceberg che adesso sta raggiungendo, con la vendita di Telecom, il suo apice.

Pensare a una telefonia fissa e mobile solo straniera nel Paese in cui ci sono, in proporzione, più telefonini al mondo è quasi paradossale. Ciononostante, con la cessione del controllo agli spagnoli di Telefonica l'Italia sarà l'unico Paese di prima fascia a non avere una compagnia telefonica a capitale domestico. Pensare che meno di 20 anni fa Telecom valeva circa 20 volte Telefonica non può non creare stupore per quello che sta accadendo. Stesse perplessità nascono dall'eventuale cessione ai francesi di Alitalia e forse, ai coreani della costola redditizia di Finmeccanica, Ansaldo Energia. Nei primi due casi parliamo di asset-Paese, ai quali gli Stati forti non rinunciano; nel terzo caso si tratta di un'impresa tecnologica che deve, *obtorto collo*, cercare partner internazionali per non perdere il treno della ricerca e innovazione. Telecom, a metà anni Novanta, quotava in borsa a multipli superiori di 7/8 volte quelli attuali e distribuiva, come ora, dividendi di prima importanza. La privatizzazione è stata forse il miglior pezzo di politica industriale del nostro Paese, peccato che la cessione ai privati non sia stata basata su investimenti iniziali di capitale proprio di chi comprava, ma su un quasi totale indebitamento.

Una responsabilità, certo, di

chi ha voluto impossessarsi della compagnia senza disporre degli opportuni mezzi finanziari, ma soprattutto di uno Stato che non ha saputo fissare regole certe che imponessero requisiti patrimoniali e finanziari adeguati alle esigenze dell'azienda per poter competere. Alla fine col cerino in mano sono rimaste le banche che, per tutelare il loro credito, hanno dovuto diventare azionisti di riferimento di Telecom, senza avere alcuna voglia, necessità o ambizione di farlo. Il loro ruolo istituzionale di finanziatori si è trasformato in quello di investitori che, pur lasciando sul campo un'elevata perdita in rapporto a quanto a suo tempo prestato agli acquirenti, le ha costrette a mollare la presa per evitare di trovarsi con un pugno di mosche. Diverso e molto più severo deve essere il

giudizio su chi non avendo i mezzi finanziari si è voluto porre alla guida della compagnia, puntando tutto su improbabili rientri dovuti a marginalità eccezive. Ma sono proprio politica e governi i primi responsabili dello stallo, non avendo saputo creare un sistema, di medio lungo termine, in grado di adattare ai tempi le regole di governance, in modo da imporre a chi lo gestiva adeguati livelli di investimento con risorse finanziarie proprie o reperite con aumenti di capitale in borsa. Situazione analoga, ma certamente gravata di meno responsabilità degli investitori, riguarda Alitalia, che come per la telefonia do-

vrebbe rimanere a capitale a maggioranza italiano, gli azionisti privati hanno conferito denari propri in ragione di un piano industriale che quegli importi richiedeva e il ricorso al debito è stato molto limitato. Adesso, dopo 5 anni, di tribolazioni dovuti alla crisi, la compagnia richiederà, a breve, nuovi versamenti di capitale da parte degli attuali azio-

nisti, i quali, giustamente, avendo già dato e vedendo un totale disinteresse da parte della politica a sostenere Alitalia come compagnia di bandiera, anche se a capitale privato, sono molto perplessi a scucire nuova liquidità. A oggi, con Expo quasi alle porte, il governo non è ancora riuscito a pianificare un piano attrattivo in cui Alitalia abbia un ruolo fondamentale per il trasporto aereo. Accusare gli azionisti di inadeguatezza finanziaria è sbagliato, vedere scivolare in mani transalpine la compagnia e dissolversi centinaia di milioni di euro conferiti in capitale dai soci è doppiamente avvilente. L'assenza di una politica industriale produce e produrrà danni incalcolabili i cui effetti si vedono proprio con le continue cessioni. Ci manca solo più che Enel ed Eni finiscano in mani straniere...



L'ANALISI

di GIUSEPPE TURANI

**UN PAESE
IN SALDO**

CEDUTE Alitalia e Telecom a proprietari stranieri, ci restano l'Enel e l'Arma dei carabinieri. Questa è solo una battuta, ma nemmeno tanto. Mezza industria della moda (e dell'alimentare) se n'è già andata via. E, a questo punto, ci si può domandare che cosa sta succedendo. In realtà, la risposta è molto semplice: siamo, da sempre, un capitalismo povero, un capitalismo senza capitali. Quelli che ancora hanno i soldi di solito sono impegnati nel loro business specifico e non hanno alcuna voglia di tentare avventure in campi che non conoscono. Quando anni fa la Ducati moto era stata messa in vendita, Nicola Piepoli (che doveva essere un appassionato) fece non so quante telefonate per mettere insieme i miliardi che allora servivano per rilevare l'azienda. Ma fu un buco nell'acqua: alla fine l'azienda passò al Texas Pacific Group, quindi al banchiere d'affari Andrea Bonomi, e quindi alla tedesca Audi.

SE QUESTO è accaduto a quella che possiamo considerare una media azienda (la Ducati), figurarsi per le cose grosse. Senza ignorare che, in buona parte, si tratta di storie già segnate, quasi inevitabili. L'Alitalia, ad esempio, è sempre stata la compagnia di bandiera e non ha mai dato grandi soddisfazioni. Mediamente mal gestita (troppo vicina alla politica) e afflitta da un sindacalismo esasperato, con piloti e hostess pronti a scendere in sciopero se il caffè non era abbastanza buono.

Dopo anni di tormenti, il governo Prodi avvia la cessione ad Air France a condizioni decenti. Ma scatta subito una levata di scudi patriottici: l'Italia non può perdere la compagnia di bandiera, che raz-

za di Paese sovrano saremmo? E infatti il governo Berlusconi che arriva subito dopo decide che l'Alitalia va salvata e mantenuta italiana. Si mette su una cordata di imprenditori, lo Stato si accolla una quantità enorme delle perdite accumulate fino a quel momento, il personale in esubero viene spedito in cassa integrazione per periodi biblici, e si riparte.

Adesso, nel giro di qualche anno (e dopo aver bruciato sa il cielo quanti miliardi) si torna al punto di partenza: Alitalia vola verso Air France. Ma a prezzi di liquidazione. D'altra parte, se escludiamo qualche arabo danaroso, chi diavolo si prenderebbe questa specie di relitto dei cieli?

Si può solo sperare che non scatti un'altra ondata di patriottismo: la verità, molto semplice, è che l'Italia non è in grado di tenere in piedi un'autonoma compagnia aerea. Bisogna cercare alleanze in Europa. Se lo si fosse fatto qualche anno fa, si sarebbe trattato meglio e avremmo perso meno soldi, oggi pigliamo quello che ci danno e diciamo anche grazie.

La storia Telecom è molto più complessa, ma non è molto diversa. Viene privatizzata dal governo Prodi nel 1997 (per pagare gli stipendi dei dipendenti pubblici?) con la tecnica del 'nocciole duro' (Agnelli e pochi altri). I noccioi, però, non dimostrano alcun interesse per Telecom e quindi si affacciano Roberto Colaninno e i suoi amici (Colaninno sarà anche poi della partita Alitalia). Ma di fondamentale non accade nulla. E infatti qualche anno dopo i 'capitani coraggiosi' (come erano stati soprannominati) cedono a un prezzo iperbolico a Tronchetti Provera e ai Benetton.

TRONCHETTI crede in Telecom e tenta qualche strada nuova. Vede le nuove tecnologie: la Rete e la possibilità di far passare sui cavi tutto quanto, dai film ai giornali, dalla musica agli show. Tenta persino un accordo con Murdoch, il potente boss di Sky. Ma viene bloccato, e anche lui vende. Poiché il nostro è un capitalismo povero e nessuno ha soldi, a comprare sono un gruppo di istituzioni finanziarie senza interessi nella

telefonia e con la preoccupazione di non dover tirare fuori soldi. E questo in un momento di grandi cambiamenti tecnologici, in cui vince chi investe bene. Ai tre si aggiunge la spagnola Telefonica, unico socio industriale interessato ai telefoni. Ma Telefonica viene pregata di stare buona. Non si vuole dare l'impressione che a comandare siano gli spagnoli.

COSÌ TELECOM piomba in una specie di sonno profondo molto vicino al coma e affonda giorno dopo giorno. Finché si decide che passare tutto nelle mani di Telefonica (e togliersi il pensiero) forse è l'unica soluzione. Storia identica, insomma, a quella di Alitalia: se questa decisione fosse stata presa sin dall'inizio si sarebbe trattato meglio.

Adesso la politica si sta risvegliando e sembra scoprire che non possiamo dare la Telecom agli spagnoli. Ma, forse, è tardi. Bisognava svegliarsi prima. Ammesso che abbia senso, in un mercato globalizzato, un operatore nazionale di telefonia.

L'ANALISI

L'italianità delle imprese, una bandiera sdrucita

Nello stesso giorno, due grandi imprese italiane (Alitalia e Telecom) sono, di fatto, passate in mani straniere. La prima sarà inglobata dalla compagnia aerea franco-olandese Air France-Klm e la seconda dalla compagnia di tlc spagnola Telefónica.

Le due vicende industriali, pur essendo diverse, sembrano obbedire allo stesso copione. Analizziamo perciò, per ragioni di spazio, solo il caso Alitalia. La compagnia di bandiera era sull'orlo del fallimento. Ingolosita dal mercato italiano, si fece avanti Air France-Klm. Non offriva molto (i ferri-vecchi non hanno un gran mercato) ma si accollava i debiti ed evitava la liquidazione della società che non si sa mai quanto possa venire a costare, perché, in Italia, queste procedure non finiscono mai.

Ma Berlusconi, cinto nel tricolore, si oppose alla cessione del ferrovecchio e, in nome dell'italianità, se lo tenne ben stretto. Il risultato è che l'Alitalia è costata, all'erario, cioè a tutti noi, 5 miliardi di euro (più dell'Imu sulla prima casa), ha concesso una cassa integrazione sonnacosa (cinque anni) ai dipendenti, consentendo a molti piloti di pren-

DI PIERLUIGI MAGNASCHI

dersi il mega-sussidio e di poter nel contempo lavorare per compagnie straniere (come da indagine in corso della procura di Verona).

Inoltre, sempre per tenere a galla l'Alitalia, il governo ha infranto le regole della libera concorrenza, concedendo ad Alitalia l'esclusiva per cinque anni (che, in base alle pretese di Alitalia, rischiava di diventare eterna) della rotta Milano Linate-Roma Fiumicino (e viceversa) consentendo così, all'Alitalia, di praticare dei prezzi iperbolici perché di quattro-cinque volte superiori a quelli che la concorrenza avrebbe reso praticabili.

È l'epilogo di un disastro industriale che viene da lontano

I problemi aziendali, quando ci sono, si debbono risolvere. E se non si risolvono, si incancreniscono. Rinviarne la soluzione, non è mai una soluzione. Le imprese decotte infatti sono sempre un problema. I loro problemi, alle volte, sono trasferibili, cambiando proprietario, come in questo caso. Air France-Klm ce la farà. Telefonica, indebitata fino al collo, farà più fatica. L'importante è non ingessare un'altra volta il mercato per ingolosire gli acquirenti a ingoiare la pillola. I consumatori hanno già dato. E l'erario anche.

Ecco come è miseramente fallita la politica industriale italiana

Le vicende Telecom e Alitalia, il cui controllo si appresta a finire rispettivamente in mani spagnole e francesi, non possono essere equiparate ai riassetti societari che, nel passato più o meno recente, hanno visto finire all'estero la proprietà di altri importanti gruppi industriali italiani. Il caso Parmalat fa storia a sé. Lì la ragione, più che l'incapacità degli altri operatori del settore a trovare le risorse per contrapporsi ai francesi di Lactalis, va cercata nella scarsa lungimiranza di Enrico Bondi, che dopo avere incassato circa 2 miliardi, grazie alle transazioni con le banche, non ha avuto la visione strategica per investire quell'ingente liquidità, finita così, assieme all'azienda di Collecchio, nel portafoglio della famiglia Besnier. Che ha subito provveduto a trasferire la cassa a monte della catena. Ma la triste sorte di Telecom e Alitalia si fonda su presupposti differenti anche rispetto a quelli che hanno portato fuori dai confini nazionali la proprietà di importanti griffe come Bulgari, Valentino o Loro Piana. Se nel caso dei brand del lusso made in Italy, finiti nell'alveo dei grandi colossi francesi, come Lvmh o Ppr, o nel portafoglio dei fondi sovrani degli emirati del Golfo, il tricolore è stato ammainato principalmente per le difficoltà incontrate da imprenditori e manager, comunque di successo, ad aumentare le dimensioni delle proprie aziende, facendo sistema con altri operatori nazionali e raggiungendo

così la taglia necessaria a reggere la competizione globale, nel caso dell'ex monopolista delle telecomunicazioni e della compagnia di bandiera il passaggio in mano straniera è principalmente l'effetto di un insuccesso industriale, le cui responsabilità vanno spartite equamente tra i manager e gli azionisti che si sono succeduti negli ultimi anni e i governi, sia di centrosinistra sia di centrodestra, che non sono stati capaci, al momento della privatizzazione delle due aziende, di creare adeguati assetti proprietari, e che successivamente non hanno saputo apportare i necessari correttivi. Anzi, sia nel caso di Telecom sia in quello di Alitalia, gli ultimi interventi della mano pubblica hanno causato più danni che altro. Basti pensare alla moral suasion (svolata pubblicamente dall'ex presidente delle Generali, Antoine Bernheim), esercitata nella primavera del 2007 dell'ex ministro dell'Economia del governo di Romano Prodi, Tommaso Padoa Schioppa, sul vertice del gruppo triestino, per spingerlo ad affiancare, assieme a Mediobanca e Intesa Sanpaolo, gli spagnoli di Telefonica nel capitale di Telco, ma anche al forcing con cui, l'anno seguente, anche per ragioni elettorali, Silvio Berlusconi, tornato a Palazzo Chigi, spinse il gruppo dei patrioti ad acquisire, con il supporto fondamentale della Ca' de Sass e dell'allora ad Corrado Passera, quello che restava dell'Alitalia, lasciando però che i debiti della vecchia

compagnia continuassero a gravare sulle spalle dei cittadini italiani. Entrambe le iniziative miravano a preservare in mano italiana due imprese strategiche: il principale operatore di tlc, già ai tempi oberato di debiti e con i margini sotto pressione, ma che, in un Paese con una politica industriale, avrebbe potuto farsi volano di investimenti, sviluppo tecnologico e creazione di nuovi posti di lavoro, e un'aerolinea che, con la giusta missione, avrebbe potuto farsi carico di almeno una parte di quei milioni di stranieri che ogni anno visitano, per lavoro, ma soprattutto per turismo, le città italiane. Se questi obiettivi fossero stati raggiunti, sarebbe stato almeno in parte più sopportabile il fatto che, in entrambe le operazioni, il riferimento a un presunto interesse nazionale avesse fatto passare in secondo piano gli interessi degli altri stakeholder, a cominciare dal mercato. Il problema è che, per così come erano state congegnate le due operazioni (le modalità con cui era avvenuta l'acquisizione di Telecom da parte di Telco, la debolezza finanziaria della cordata che ha rilevato Alitalia), era già possibile allora intravedere quello che sta succedendo in queste ore. Il passaggio in mani straniere, insomma, è stato solo differito nel tempo. Con grande spreco di risorse pubbliche, nel caso di Alitalia, e private, nel caso di Telecom. E con migliaia di piccoli azionisti lasciati in mutande (Alitalia) o comunque ai margini purché non remune rati in alcun modo (Telecom)



→ | L'editoriale

ISTITUZIONI MIOPI E FINANZIERI FINTI

di Filippo Caleri

Telecom Italia sarà spagnola, Alitalia con molta probabilità presto francese. Passano in mani straniere due aziende che hanno fatto la storia del Paese. La prima ha creato tecnologia di eccellenza riconosciuta a livello mondiale. La seconda ha portato con orgoglio il tricolore ovunque. In ogni luogo del pianeta il caposcalo della compagnia era un pezzo di Stato italiano.

Oggi vanno all'estero due imprese zavorrate dai debiti e incapaci di adeguarsi ai nuovi tempi. Cosa è successo? Semplice, anche se nessuno se n'è accorto o ha fatto finta di non vedere. Un valore economico costruito negli anni, con il sudore e l'intelligenza di un Paese ricco di idee e creatività, è stato bruciato, distrutto dal combinato disposto di politici scadenti e finanziari finti e poveri. Sono queste due categorie, infatti, le protagoniste delle privatizzazioni all'italiana. Quelle nate per fare cassa e abbattere il debito pubblico, nobile intento smentito però dalle ultime cifre, che hanno consegnato aziende sane nelle mani di chi i soldi non li aveva. E che, furbescamente, ha utilizzato quelli presenti nelle casse delle imprese che acquistavano, con ciò impoverendole e privandole delle risorse necessarie per gli investimenti. Unica leva per assicurare loro un futuro. È mancata la politica che non ha fissato regole certe e severe, così i capitalisti italiani si sono comportati come da prassi: privatizzando i guadagni e socializzando le perdite.

Difficile ora recuperare. Stupisce che il dossier Telecom-Telefonica sia stato chiuso con il presidente del Consiglio, Letta, impegnato a cercare capitali stranieri e a vendere il piano Destinazione Italia negli Usa. Insomma un momento così delicato per la nostra economia si è chiuso senza un passaggio, almeno formale, a Palazzo Chigi. Certo si può dire che la società telefonica risponde a soci privati e che il mercato è sovrano. Già, il mercato. Proprio quello le cui regole sono state sfacciatamente eluse nell'operazione Telecom. L'azienda è, infatti, regolarmente quotata in Borsa ma il passaggio del controllo è avvenuto fuori da Piazza Affari. Hanno guadagnato, o meglio recuperato le perdite, i soliti noti dei salotti finanziari. I piccoli azionisti sono rimasti a bocca asciutta.

Siamo tutti a favore del mercato e della concorrenza. Ma le regole devono essere vere e uguali per tutti.



IN AGENDA CDA CRUCIALE PER IL FUTURO, AIR FRANCE-KLM VUOLE GARANZIE DALLE BANCHE

Alitalia, oggi ultima chiamata

Tra i soci italiani c'è chi inizia a sfilarsi dall'aumento che dovrebbe consentire al vettore francese di salire fino al 50%

DI ANGELA ZOPPO

Oggi Alitalia riunirà il cda e conoscerà il suo destino: che si intrecci con quello di Air France-Klm è ormai scontato, ma quali saranno le condizioni che Parigi chiederà per passare dall'attuale 25 al 50%? Anche il quotidiano francese *Les Echos*, citando fonti vicine al dossier, conferma che la compagnia franco-olandese vuole capire prima come la partecipata italiana potrà rinegoziare il suo indebitamento superiore al miliardo (si veda MF-Milano Finanza di ieri), che il vettore transalpino non intende accollarsi. Tra i nodi da sciogliere ci sono soprattutto i 636 milioni che pesano sulla flotta e che Alitalia-Cai deve all'Ap Fleet di Carlo Toto.

Tra le ipotesi ce n'è una particolarmente *tranchant*: restituire tra i 18 e i 22 aerei di medio raggio e annullare l'arrivo di sei nuovi aerei di lungo raggio. Anche di questi aspetti si stanno occupando i due advisor di Air France-Klm: quello storico, Lazard, e la new entry Mediobanca. Da Roma invece si aspettano riscontri sull'accordo con le banche per allungare il debito e per il finanziamento del piano di ristrutturazione. All'ordine del giorno del cda Alitalia che si riunirà oggi, presieduto da Roberto Colaninno, ci sono alcuni punti e tutti cruciali: la necessità dell'aumento di capitale, congelato durante l'estate, le valutazioni di Banca Leonardo dopo il primo giro d'orizzonte tra le banche e anche i conti del primo semestre, più volte rinviati. Le stime indicano un rosso superiore a 260 milioni, desumibile anche

dalla perdita di competenza Air France-Klm, che per il suo 25% di Alitalia ha caricato in bilancio 66 milioni di euro. Le necessità finanziarie della compagnia erano state indicate dall'amministratore delegato Gabriele Del Torchio in almeno 355 milioni: 300 da chiedere alle banche e 55 per rimpinguare il prestito soci convertibile, inchiodato a 95 milioni. Ma nel frattempo queste necessità sono cresciute e la ricapitalizzazione appare inevitabile. L'eventuale inoptato basterebbe a portare i francesi al 50% nel caso in cui Air France-Klm decidesse nella prima fase di sottoscrivere l'aumento solo per la quota-parte? Stando alle indiscrezioni che trapelano dal fronte dei cosiddetti «patrioti», sembrerebbe di sì. Tra gli azionisti che non considerano strategica la partecipazione in Alitalia c'è sicuramente FonSai

(4,4%), come ha chiarito ieri l'ad Unipol, Carlo Cimbri. Quanto all'esborso, ad oggi ai franco-olandesi potrebbero bastare circa 150 milioni per raddoppiare di peso e prendersi la cloche di Alitalia, ma sulla valutazione finale, per stessa concessione di Parigi, influirà anche il piano di rilancio firmato Del Torchio. Sul fronte istituzionale sempre oggi si terrà l'incontro tra il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, e l'omologo francese Frederic Cuvillier. Lupi ha anticipato che il governo chiederà a Parigi «garanzie formali e sostanziali» sul progetto industriale e sulla salvaguardia dell'italianità della compagnia e dei suoi due hub. Intanto da fonti sindacali trapela una forte preoccupazione per gli eventuali esuberi, che sarebbero stimati in circa 2 mila. (riproduzione riservata)



Piano lacrime e sangue targato Parigi pronto il taglio di oltre 2000 posti

Coinvolti piloti, hostess e personale di terra. Stop anche a 30 aerei

LUCIO CILLIS

ROMA—Nei corridoi di Alitalia la tensione è palpabile. Le voci di una pesante ristrutturazione in arrivo iniziano a girare, i sussurri dei dipendenti sono sempre più preoccupati. Come nel 2008, anno del fallimento, Air France, l'alleato di una vita, forte oggi del suo 25% di azioni della società e parte integrante delle scelte della compagnia con base a Fiumicino, ha già in tasca un piano per "salvare" Alitalia. Come 5 anni fa i transalpini hanno preparato un dossier lacrime e sangue per *les italiens* volanti che ambiscono, ancora, a restare nel ristretto club delle compagnie che contano.

Secondo le prime indiscrezioni si tratterà di un colpo secco di machete alla struttura aziendale, più che una carezza. Nei computer dei manager francesi ci sono piani che puntano ad alleggerire,

e di molto, il peso di uomini e mezzi oltre che a dimezzare il farfello dei debiti. Se le acrobazie diplomatiche dei due governi non arriveranno ad un punto di equilibrio oggi durante il bilaterale Italia-Francia, che ha già il sapore di una finale di calcio, l'ex azienda pubblica (privatizzata nel 2008 dal governo Berlusconi spalmando perdite per 3,5 miliardi sugli italiani) verrà rimpicciolita al ruolo di *Mini-Alitalia*. Una modesta compagnia regionale che fornirà passeggeri all'assetato hub parigino di Roissy Charles de Gaulle.

Alitalia muterà pelle e subirà un taglio secco del 14% della forza lavoro, una riduzione del 21% della flotta. E tanto per restare con i piedi per terra verrà cassato per sempre l'ambizioso piano di espansione su rotte di lungo raggio presentato di recente dall'ad Gabriele Del Torchio. Ecco i nu-

meri che circolano in queste ore frenetiche: si parla di 300 piloti in meno, 650 tra hostess e steward a casa, oltre a 1.150 dipendenti di terra fuori dall'azienda. Totale: 2.100 unità. Le cattive notizie non finiscono però qui. Prima dei lavoratori rimarranno a motori spenti ben 30 Airbus A320, usati oggi sul medio raggio, mentre resteranno fuori dalla flotta un pugno di macchine di lungo raggio (6 aerei).

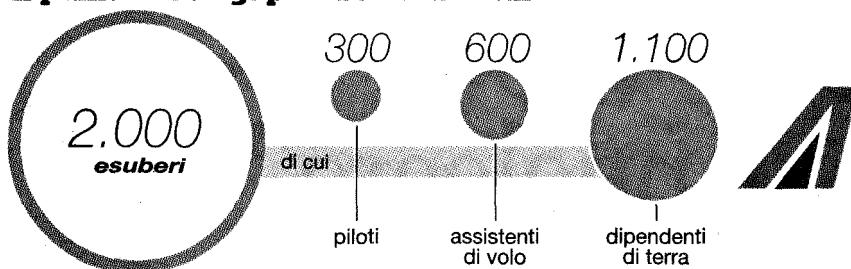
La dura realtà di una pesante ristrutturazione fa tornare alla mente il 2008, il commissariamento, gli scioperi, i colpi di cesoia al personale, gli aerei che si fermavano o venivano bloccati negli scali di mezzo mondo e tenuti lì senza kerosene fin quando non venivano onorati i debiti, contanti alla mano. Quei tempi bui per la compagnia di bandiera potrebbero bussare di nuovo se non si riporteranno le casse del

vettore ai livelli richiesti dal codice civile grazie anche alle "concessioni" dei francesi.

Ma per farlo, per permettere al mito dell'*italianità* di volare ancora alto tra le nubi, Air France mette sul tavolo un boccone molto amaro. Condizioni pesanti visto che, di problemi, anche a Parigi non ne mancano e la ristrutturazione lì è iniziata dallo scorso anno con 5.100 dipendenti in meno e altri 2.800 esuberi e tagli alla flotta annunciati soltanto pochi giorni fa. E quindi, per poter far digerire al governo francese, ma soprattutto all'opinione pubblica e ai dipendenti il boccone Alitalia (forum e blog di mezza Francia sono pieni di commenti poco onorevoli nei confronti degli amati-odiati cugini da salvare a tutti i costi), *les italiens* dovranno sudare ancora una volta lacrime e sangue. E i passeggeri dovranno abituarsi a fare scalo a Parigi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano di Parigi per la nuova Alitalia



Previsto anche il dimezzamento del debito e la riduzione dell'offerta di voli

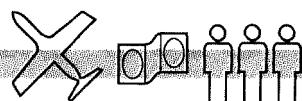
Ulteriori riduzioni del costo del lavoro

• Contratti da rivedere

• Possibile ricorso a contratti di solidarietà

Tagli sulla flotta attuale di medio raggio

• Resteranno a terra 30 Airbus A320



Tagli sulla flotta prevista dal 2014 di lungo raggio

• Non entreranno in flotta 5 velivoli di lungo raggio



Alitalia decide l'aumento Vertice dei ministri a Parigi

● Cda sulla situazione finanziaria, mentre Lupi incontra il suo collega francese. Adr teme per gli effetti su Fiumicino

LAURA MATTEUCCI
MILANO

Giornata cruciale per le sorti di Alitalia. Mentre a Roma il cda discuterà i disastri conti e prenderà in esame l'ipotesi di un aumento di capitale che permetterebbe al gruppo AirFrance-Klm di assumere il controllo della compagnia, a Parigi il ministro ai Trasporti Maurizio Lupi incontrerà il suo omologo francese Frederic Cuvillier. E definirà il piano di cessione. AirFrance-Klm potrebbe decidere molto rapidamente su un aumento della propria quota in Alitalia, sempre che venga raggiunto un accordo con le banche creditrici di Cai su una spalmatura del debito della compagnia di bandiera e sull'individuazione dei fondi necessari a finanziarne il piano di ristrutturazione. Alla compagnia guidata da Alexandre de Juniac preme soprattutto conoscere lo stato dei negoziati tra Banca Leonardo e le banche creditrici su una linea di credito di 300 milioni di euro senza la quale Alitalia rischia il fallimento. Quanto alla reazione dei dipendenti della società francese, i quali dovranno digerire un piano di 2.800 esuberi (e per l'Italia si parla di almeno 2mila), la dirigenza del gruppo franco-olandese non considererebbe la scalata di Alitalia incompatibile con lo sforzo chiesto al

proprio personale nel piano industriale del 2015. E i mercati concordano. Ancora ieri il gruppo AirFrance-Klm ha chiuso in rialzo (+3,01%) alla Borsa di Parigi: per gli analisti l'operazione Alitalia potrebbe rappresentare un rischio limitato tra 200 e 400 milioni di euro a seconda delle stime (cioè tra 0,7 e 1,35 euro per azione).

Come per Telecom sulla via di Madrid, anche per Alitalia in volo per Parigi il mondo della politica e quello sindacale sono in forte allarme. «Una cosa sono i processi di partnership e integrazione, altro è farci semplicemente portare via le aziende», commenta la segretaria generale della Cgil Susanna Camusso. La richiesta è che il governo intervenga, contratti le condizioni: «Bisogna che il governo abbia un ruolo centrale, decidere un'integrazione, non semplicemente accontentarsi che noi, come impresa italiana, scompriamo e basta». Dal governo al momento i segnali sono schizofrenici. Da un lato c'è Lupi a Parigi, che ha già detto di non voler porre alcun voto alle nozze, ma dall'altro il viceministro all'Economia Stefano Fassina tira il freno a mano: «Il governo vuole capire bene, perché non si deve svendere Alitalia. Vanno costruite le condizioni per una soluzione con una partnership che non necessariamente deve essere AirFrance». Lupi invece si è limitato ad una dichiarazione di *default*, e cioè che anche nel nuovo assetto il nostro Paese abbia un ruolo strategico, evitando quindi che il matrimonio sposti il traffico aereo verso il nord Europa, utilizzando il nostro Paese come un mercato regionale per alimentare i voli da Parigi e Amsterdam. Gli sviluppi intorno ad Alitalia preoccupano anche Adr, la società che gestisce gli aeroporti romani, che teme il deteriorar-

si della situazione: «Questo comporterebbe gravi riflessi economici, finanziari ed occupazionali sull'indotto complesso sia nel breve che nel lungo periodo, con una conseguente riconsiderazione del progetto di sviluppo delle infrastrutture dello scalo di Fiumicino».

FRAGILITÀ D'OLTRALPE

Riguardo alle necessità finanziarie, a luglio l'amministratore delegato Gabriele Del Torchio le aveva quantificate in 355 milioni entro la fine dell'anno: 300 milioni da reperire sul mercato del credito e 55 milioni dagli azionisti che non avevano sottoscritto il precedente prestito di 150 milioni. Ma sembra che nel frattempo le necessità finanziarie siano ulteriormente cresciute. Nemmeno AirFrance-Klm naviga in acque tranquille, visto che ha dovuto rinviare l'obiettivo del paraggio dal 2013 al 2014, abbandonare anzitempo la flotta di Boeing 747, e accusa quasi 3mila esuberi. Il problema non è tanto se AirFrance assumerà il controllo di Alitalia, ma come. Salirebbe dall'attuale 25% al 50% nel capitale Alitalia con appena 150 milioni. E senza accollarsi il debito, la cui ristrutturazione è oggetto di condizioni precise. L'obiettivo non sarebbe di cancellare il debito di 1,1 miliardi (500 milioni verso le banche e altri 600 per leasing per gli aerei), ma renderlo più sopportabile. Debito che in parte è in scadenza: dei 577 milioni di esposizione con le banche a luglio, 243 milioni sarebbero in scadenza. C'è poi da tener presente lo scenario in tema di flotta e occupazione. Parigi avrebbe messo gli occhi sul costo sostenuto da Alitalia per gli aerei presi in leasing, ritenendolo troppo oneroso. Flotta ridotta e nuovo piano di esuberi: secondo il sindacato Avia, sarebbero almeno 2mila.



Aeroporti di Roma. Il comunicato del cda esprime preoccupazione

Adr: con i francesi Fiumicino rischia il ridimensionamento

Laura Serafini

ROMA

L'ipotesi che il controllo di Alitalia passi ad una Air France appesantita dai debiti e a corto di liquidità preoccupa seriamente di vertici di Aeroporti di Roma, come sottolineato ieri in un comunicato diffuso a valle di un cda. Una prospettiva che, se realizzata, aprirebbe scenari inquietanti sul principale scalo della capitale, controllato da Adr, che rischia di perdere lo status di aeroporto intercontinentale per trasformarsi in una stazione di collegamento regionale, alla stregua del destino di Bruxelles dopo il fallimento di Sabena.

Le indiscrezioni che emergono sulle intenzioni di Air France per Alitalia evidenziano la scarsa propensione a investire e l'interesse a ridurre la flotta della compagnia italiana. Per la quale si prospettano due scenari, che passano comunque per l'abolizione del ruolo di hub carrier su Roma: essere trasformato in un vettore al servizio del feederaggio sullo scalo di Parigi-Charles di Gaulle. In quel caso, il traffico garantito da Alitalia su Fiumicino scenderebbe del 25%

da 12 miliardi entro il 2044, approvato con decreto del presidente del Consiglio non più tardi del dicembre scorso, diventerebbe per buona parte obsoleto. La disposizione dual hub, di cui uno dedicato ai partner di Skyteam, andrebbe completamente rivisto senza considerare che gli investimenti sarebbero a dir poco ridimensionati.

In Adr non si nasconde lo sconcerto di fronte a un destino che potrebbe sembrare inesorabile. Scgliere un'alleanza al ribasso con un operatore che

SCALO REGIONALE

Se per Alitalia dovesse sfumare anche l'ipotesi del feederaggio su Parigi, il traffico del Leonardo da Vinci scenderebbe del 25%

non ha le risorse per sostenere un rilancio della compagnia significa allearsi con uno zoppo. Una strategia scellerata, tanto più che le alternative ci sarebbero e per scelta non sarebbero state esplorate più di tanto, a partire dalla prospettiva di allearsi con l'operatore degli Emirati Arabi Etihad. Il punto di vista di Adr, del resto, può essere considerato come ben ponderato anche perché la società è ormai un'unica entità con Atlantia, il gestore autostradale che è azionista di Alitalia con l'8 per cento del capitale. La fusione tra Gemina, la holding che controlla Adr, e Atlantia è ormai

questione di un paio di mesi, necessari più che altro per l'espletamento di formalità. In ogni caso, gli sviluppi sulle sorti dell'ex compagnia di bandiera non sono destinate a pesare sul merger perché già inclusi nelle valutazioni sui concambi.

Per Adr sarebbe cruciale prendere tempo sulle decisioni che riguardano il futuro della compagnia. Il tempo necessario per disegnare un piano B, che passi attraverso la reale esplorazione di alleanze (o vendite) alternative, la definizione di un piano di sviluppo sostenuto da partner/acquirenti alternativi, la scelta di un nuovo management che si impegni a realizzare nuovi obiettivi. Un punto di vista che sarebbe stato già espresso nelle sedi governative e istituzionali competenti e che avrebbe trovato ascolto. L'esempio da seguire sarebbero i casi virtuosi come quello della Svizzera, che ha trovato in Lufthansa un interlocutore attento: dopo il fallimento di Swissair, la compagnia tedesca ha creato il vettore Swiss che opera su Zurigo come hub carrier nonostante siano presenti a 300/400 chilometri distanza altri due hub, come Monaco e Francoforte. Anche nel caso del fallimento di Klm, il governo olandese si è mosso con Air France per evitare che Amsterdam perdesse lo status di scalo intercontinentale.

Ieri intanto l'ad di Atlantia, Giovanni Castellucci, è stato nominato amministratore nel cda di Adr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Aeroporto

Effetto Alitalia Adr frena sul raddoppio di Fiumicino

di PAOLO FOSCHI

Dopo aver ottenuto dal governo l'aumento delle tariffe aeroportuali per finanziare lo sviluppo di Fiumicino, adesso Adr, la società che gestisce gli scali, frena. La crisi di Alitalia, ha scritto Adr in una nota, impone la «riconsiderazione del progetto di sviluppo delle infrastrutture dello scalo».

CONTINUA A PAGINA 2

SEGUE DALLA PRIMA

La crisi della compagnia aerea ieri è finita inevitabilmente al centro dei lavori del cda di Aeroporti di Roma: «Il Consiglio ha rinnovato la forte preoccupazione per la situazione economica, finanziaria e societaria di Alitalia, che potrebbe determinare difficoltà nel mantenimento della connettività intercontinentale e internazionale della compagnia di bandiera sul mercato italiano, con pregiudizio del ruolo di Hub carrier». E, ancora, «il deteriorarsi di questa situazione comporterebbe gravi riflessi economici, finanziari e occupazionali sull'indotto complessivo sia nel breve, che nel lungo periodo».

Fin qui il comunicato stampa. Secondo fonti interne alla società Adr, il timore è che il rafforzamento di Air France nell'azionariato indebolisca Alitalia, trasformandola in compagnia regionale e quindi depotenziando il ruolo del Leonar-

do da Vinci. Fra l'altro già in passato c'erano state polemiche fra Adr e Alitalia: la società aeroportuale aveva accusato il vettore di tenere occupati gli slot (cioè i diritti di esercizio sulle rotte) senza utilizzarli e senza nemmeno liberarli per altre compagnie.

L'allarme su Alitalia, però, è solo uno dei fattori che induce alla prudenza sui piani di sviluppo: in realtà il traffico su Fiumicino è già in calo. «I dati da inizio anno al 23 settembre - ha reso noto la stessa Adr al termine del cda che ha provveduto alla nomina di Giovanni Castellucci ad amministratore del Comitato Investimenti e appalti del gruppo - evidenziano una flessione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (-2,2% a livello di sistema aeroportuale), fortemente condizionata dall'andamento economico negativo, con particolari riflessi sul traffico domestico (-8%) ed europeo (-1,3%), men-

tre il traffico extraeuropeo conferma un trend di crescita (+3,3%), trainato principalmente dai Paesi con economia in crescita».

Insomma, la situazione per l'aeroporto è tutt'altro che incoraggiante, anche perché poi si sommano altri problemi: e cioè i collegamenti con Roma, spesso assai disagevoli. I trenini spesso portano ritardi clamorosi (l'ultimo, segnalato appena l'altro ieri, era sulla tratta Fara Sabina-Aeroporto: 1 ora e 50 minuti di attesa in banchina, con decine di viaggiatori che hanno perso il volo), mentre il servizio taxi spesso è giudicato caro e di scarsa qualità: un'accoglienza a dir poco pessima che per chi arriva nella Capitale in aereo e che secondo i tour operator spesso non invoglia i turisti a tornare.

Paolo Foschi

 @Paolo_Foschi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Meno passeggeri

Nei primi nove mesi 2013
in flessione traffico domestico
ed europeo, bene solo
le rotte a lungo raggio

L'Alitalia? Per il Pd ci pensa l'azionista

IL RESPONSABILE ECONOMICO DEL PARTITO MATTEO COLANINNO
NON È SOLO FIGLIO MA ANCHE SOCIO DEL PADRE. E LAVORA PER LUI

di Giorgio Meletti

Ieri mattina, durante la trasmissione *Omnibus* il deputato del Pd Francesco Boccia ha preso a male parole un bravo giornalista del *Tg La7*, colpevole di aver ricordato in un ineccepibile servizio ciò che tutti sanno: "Qualche imbarazzo ce l'avrà anche il Pd - ha detto Frediano Finucci - visto che il suo responsabile economico Matteo Colaninno è il figlio del presidente di Alitalia, il numero uno dei patrioti, che peraltro era stato anche la guida dei capitani coraggiosi che 14 anni fa scalarono Telecom, l'altra patata bollente di oggi".

Apriti cielo! Boccia ha definito "scorretto e sgradevole" il servizio di Finucci, protestando perché Colaninno junior "viene messo in croce perché il papà ha un'attività economica con cui lui non ha alcun rapporto". "Cose da Italia", ha concluso Boccia sconsolato, ma purtroppo per lui e anche per il Pd e per il Paese tutto, il presidente della commissione Bilancio della Camera non sa o finge di non sapere l'imbarazzante verità: Guglielmo Epifani, appena eletto segretario del Pd, ha imbarcato nella segreteria, con il delicato ruolo di responsabile economico che fu di Stefano Fassina e Pier Luigi Bersani, nientemeno che un azionista dell'Alitalia: Matteo Colaninno, appunto, che di suo padre Roberto è figlio ma anche socio.

LA DOPPIA VITA di Matteo è degna del più scafato dei bigami. A giorni alterni si occupa degli interessi generali e di quelli, complessissimi, familiari. C'è conflitto di interessi? Questo lo deve valutare il Pd, magari a partire

da notizie più precise di quelle che racconta Boccia in tv. Roberto Colaninno, il papà, è azionista e presidente dell'Alitalia. L'investimento è in capo alla Immsi, la società quotata in Borsa che era di Telecom Italia e che il ragioniere di Mantova si comprò nel 2002 da Telecom con i soldi guadagnati scalando Telecom. La

Immsi fa capo a sua volta alla Omniaholding, la cassaforte di famiglia. Il 29 giugno scorso, un bel sabato mattina, si è svolta a Mantova l'assemblea degli azionisti. C'erano tutti e quattro: papà Roberto (40,55 per cento delle azioni), mamma Oretta (19,89 per cento), il primogenito Matteo e il secondogenito Michele (19,78 per cento ciascuno). Il verbale, struggente, informa a termini di legge la comunità nazionale che "dopo breve e cordiale discussione", i Colaninno hanno approvato un bel bilancio con oltre un milione e mezzo di utile, e la conferma di papà alla presidenza e di Matteo e Michele come amministratori delegati. Ai due figli manager è stato dato lo stipendio: 150 mila euro a Matteo e la stessa cifra anche a Michele che pure lavora a tempo pieno e non fa politica. Dunque gli azionisti indiretti di Alitalia per la quota Immsi sono tutti i Colaninno, anche Matteo che pure ne parla

come per sentito dire.

Alla Omniaholding fa capo anche la Piaggio. Matteo, nel tempo che gli resta libero dall'impegno politico, fa il consigliere d'amministrazione (per 40 mila euro l'anno di compenso) ma anche il vicepresidente (altri 60 mila euro). I maligni penseranno che per qualche riunio-

ne il responsabile economico del Partito democratico viene pagato (per decisione dell'azionista di controllo, cioè Matteo e i suoi cari) come cinque operai della gloriosa fabbrica di Pontedera. Ma sarebbe una malignità gratuita. Matteo si impegna a fondo e nel 2012, mentre partecipava allo sforzo corale del nostro Parlamento di sostenere il governo Monti che ci salvava dal baratro, ha partecipato anche all'87 per cento delle riunioni di consiglio Piaggio.

COLANINNO JUNIOR, oltre che azionista, è anche consigliere della Immsi (altri 40 mila euro, e così il totalone da aggiungere all'indennità parlamentare è salito a 390 mila euro). Nel 2012, in parallelo con la tempesta politica di cui sopra, non è mai mancato: 100 per cento di presenze nei consigli. Anche alla Camera è abbastanza assiduo, ma meno che nelle riunioni del business: 61,6 per cento di presenze da quando è deputato, cioè dal 2008.

La sua epifania fu un bel momento. Fulminato sulla via di Veltroni (benché bersaniano di ferro), definì la candidatura un grandissimo onore e annunciò le immediate dimissioni da tutti gli incarichi in Confindustria (era presidente dei Giovani industriali). Nessuno notò l'astuto silenzio sulle cariche societarie e sui pacchetti azionari. Neppure Walter Veltroni che lo nominò subito ministro ombra dello Sviluppo economico e che si batté al suo fianco per agevolare papà Roberto nella conquista di Alitalia. Quando quella volpe di B. lo accusò di tramare contro i "patrioti", l'allora segretario del Pd abboccò subito e si sfogò con il *Corriere della Sera*: "Si inventa che avrei fatto saltare la trattativa che invece stavo riandando. Guardi, qui in casa mia, su quei due divani là in fondo, si sono seduti Epifani e Colaninno, e hanno trovato l'accordo". L'impressione è che queste e non i servizi del *Tg La7* sono le vere "cose da Italia", per dirla con Boccia.

STIPENDI D'ORO

Ad della holding di famiglia, vicepresidente Piaggio, consigliere Immsi: non salta una riunione e guadagna 390 mila euro, più la retribuzione da onorevole

«Stop ai francesi, per Alitalia altri partner»

Lavoriamo a una soluzione ponte con le banche - Telefonica ha difficoltà a investire, deve darci garanzie

Carmine Fotina

ROMA

Telecom Italia, Alitalia, Finmeccanica, Riva. Forse mai come in questi giorni al ministero dello Sviluppo economico si è avuto il polso della fragilità dei nostri campioni nazionali. «Stiamo vedendo i risultati di scelte assunte parecchi anni fa e che oggi producono effetti in larga misura prevedibili. È evidente che a vendere una società si determina tutta una serie di conseguenze. Non si può pensare di vendere una società e contemporaneamente pensare di non averla venduta» sentenza Flavio Zanonato, ministro dello Sviluppo economico, nel giorno in cui incontra i vertici di Alitalia, Roberto Colaninno e Gabriele Del Torchio.

Per Alitalia ormai è una corsa contro il tempo: lo sa che tutti gli occhi sono puntati sul Governo? Un altro errore sarebbe imperdonabile.

La mia opinione è che in questa fase bisogna assolutamente evitare che Alitalia sia preda di acquirenti che possano avere interessi strategici diversi da quelli del nostro Paese. Non si possono avere due negozi simili, uno accanto all'altro, perché quando uno compra l'altro tenderà naturalmente a limitarne l'azione. L'Italia vuole restare uno dei grandi hub europei del trasporto intercontinentale e ciò avviene se si tutela l'azienda in quanto tale e non la si trasforma in un'ancella di un'altra società, che opera a breve distanza: Alitalia verrebbe fortemente ridimensionata. Mi preoccupa l'ipotesi che una compagnia sposti tutto l'asse del trasporto aereo centrale in Francia, con l'Italia marginalizzata.

Ma il tempo stringe: senza il rafforzamento dei francesi l'azienda va verso il default.

Non è detto che solo i francesi possano immettere capitale. Stiamo lavorando a una soluzione ponte con il coinvolgimento di alcune banche. Oggi l'azienda deve essere difesa finanziariamente, in modo che

possa attuare tutto il piano di ristrutturazione del management e tornare con la capacità di fare alleanze da una posizione di forza.

Si guarda a partner extra Ue come l'Etihad?

Ripeto: si possono trovare soluzioni alternative, ci stiamo lavorando proprio in queste ore. Il tentativo è coinvolgere il mondo bancario per provare a superare le difficoltà finanziarie di Alitalia e poi negoziare con altri partner.

Veniamo a Telecom Italia. Per lunghi mesi il Governo è apparso assente sul tema. Avete intenzione di intervenire (e quando) con il regolamento sulla "golden power"?

Potremmo discuterne al consiglio dei ministri di venerdì (domani, *n.d.r.*). Aspettiamo anche che rientri il premier per consultarci di persona. Non c'è ancora un provvedimento all'ordine del giorno ma potrebbe essere discussa un'informativa per prendere determinazioni.

Il Governo valuta anche altre norme? Come la separazione modello Terna e Snam?

Tutte le ipotesi vanno prese in considerazione, comprese quelle normative. Ma c'è una complessità da considerare. Se vendo, e poi metto un vincolo, posso produrre l'effetto di ridurre il valore del bene. Dall'altro lato però, è la mia opinione, prevale l'interesse strategico nazionale: stiamo pur sempre parlando della rete attraverso cui passano tutte le informazioni del Paese. Se parliamo di un bene nazionale da salvaguardare, non vuol dire necessariamente che lo Stato deve essere proprietario, ma dobbiamo avere la certezza che l'asset è al sicuro.

Che cosa la preoccupa di più della soluzione Telefonica?

Primo: la rete va tutelata e per questo bisogna lavorare per andare rapidamente verso lo scorporo. Secondo: Telefonica non sembra un soggetto in grado di finanziarie grandi investimenti, visto che an-

ch'essa è in difficoltà economica. Non sembra in sostanza il miglior soggetto oggi in grado di dare un contributo alla Telecom che a sua volta è in sofferenza per il debito. Insieme a Letta ci siamo attivati per avere garanzie su entrambi questi aspetti: ogni operatore, pur agendo nel libero mercato non può compromettere l'interesse nazionale e deve avere le risorse per sviluppare un asset strategico non lasciandolo in situazione di difficoltà. In generale poi, al di là dei fatti di questi giorni, sono molto critico sul fatto che una grande compagnia possa essere controllata con il 22% delle azioni.

Incontrerai i sindacati?

Li incontro volentieri, già la prossima settimana. Le possibili ricadute di quest'operazione mi preoccupano moltissimo, come mi preoccupano tutte le cose che mettono in discussione i livelli occupazionali, già oberati da una situazione di cassa integrazione sempre più difficile da sostenere sia per il contesto sociale sia per il bilancio dello Stato.

I sindacati sono in allarme anche per la possibile vendita di un altro pezzo di tecnologia italiana, parte dell'universo Finmeccanica.

Anche su questo punto vorrei essere molto chiaro. È necessario chiarire il core business di Finmeccanica e assicurare, per quanto riguarda Ansaldo Energia, Ansaldo Sts e AnsaldoBreda, partnership anche internazionali. Non dobbiamo vendere ma trovare alleanze con soci esteri che non siano interessati solo al nostro mercato ma a costruire una partnership che mantenga quelle attività produttive. Dobbiamo stare molto attenti: quando si prende una decisione bisogna considerare tutte le conseguenze di cui poi, eventualmente, non ci si potrà lagnare. È la lezione di Telecom e Alitalia per le quali oggi paghiamo effetti di scelte fatte anni fa.

Il decreto per lo sblocco degli stabilimenti di Riva Acciaio è diventato una telenovela. Il Pdl si oppone, lei insiste. E ora?

Spero che venerdì, con il rientro del premier, si riesca a chiudere questa situazione.

Mi disturba l'atteggiamento di chi vuole prendersela con la proprietà o con i magistrati: qui bisogna trovare la soluzione migliore per i lavoratori, non buttare la croce addosso all'uno o all'altro. La posizione del Pdl non viene contraddetta dalla misura, penso invece sia ricompresa e perfettamente accolta nel modo in cui abbiamo formulato la soluzione. Il mio orientamento è che il custode resti la figura chiave del magistrato per garantire il bene sequestrato, mentre la gestione può restare in capo agli organi societari, che sono in grado di far funzionare l'attività. Il custode giudiziario ha compiuto grandi passi avanti, a legislazione vigente, verso questa soluzione, ma non so se questo è sufficiente per far ripartire la produzione ed evitare il decreto.

Tra tutti questi dossier, si è persa traccia del decreto del «fare 2», più volte annunciato. Si farà o è definitivamente accantonato?

Il problema è non intasare eccessivamente le Camere che devono convertire i decreti nei tempi prefissati. Noi comunque siamo pronti e penso che nell'arco delle prossime due settimane si possa arrivare al traguardo. L'esigenza è ridurre l'articolato e spostare altre norme nella prossima legge di stabilità.

 @CFotina

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Telecom, Alitalia e le responsabilità culturali dei populismi di sinistra

MORANDO SPIEGA COME E QUANDO "L'ITALIANITÀ" È DIVENTATA LO SCUDO PER NASCONDERE L'ASSENZA DI RIFORMISMO

Roma. Nel tentativo matto e disperato di puntare il mirino su un preciso colpevole sul quale scaricare facilmente la responsabilità della svendita di due campioni nazionali come Telecom e Alitalia – colpa del governo Letta? colpa del governo Prodi? colpa del governo Berlusconi? – molti protagonisti del dibattito politico hanno dimenticato di ricordare un piccolo particolare. Un particolare relativo al vero tema centrale dell'imminente acquisizione da parte di società straniere (Telefonica e Air France) della più importante società di telecomunicazioni italiana e del più importante vettore aereo del nostro paese. Il tema è quello, riguarda la sinistra, e coincide con la parola "italianità". Sia per Telecom sia per Alitalia il tema dell'italianità, come è noto, è stato utilizzato in modo spesso strumentale per costruire un consenso attorno a una soluzione che spesso non ha avuto nulla a che vedere con il famoso interesse nazionale. E seppure i governi che hanno contribuito materialmente a incentivare l'ascesa di un certo capitalismo straccione siano stati sia di centrodestra sia di centrosinistra, esiste un significativo filone di pensiero che, rispetto al tema del decadimento del capitalismo italiano, intravede delle responsabilità culturali che riguardano più il mondo dei progressisti che quello dei conservatori. Responsabilità che da un lato toccano il rapporto della sinistra con i sindacati e che dall'altro sfiorano il rapporto della stessa sinistra con il mondo dell'imprenditoria.

Enrico Morando, ex senatore del Pd e oggi tra i consiglieri politici di Matteo Renzi, all'inizio di quest'anno ha scritto, in occasione dell'assemblea dell'associazione LibertaEguale, un saggio gustoso sulle ragioni che hanno portato la sinistra a utilizzare la parola "italianità" come uno scudo dietro il quale nascondere la propria assenza di riformismo. Il saggio partiva da una considerazione severa sul caso Alitalia – "noi riformisti ci siamo rivelati incapaci di rendere popolari soluzioni disponibili che avrebbero meglio tutelato l'interesse del paese a mantenere efficaci strumenti di controllo su scelte di rilievo strategico nel settore del trasporto aereo" – e con Morando riprendiamo il discorso proprio da

qui. "La sinistra ha ceduto per troppo tempo al ricatto di un certo populismo che ha utilizzato la maschera dell'italianità per portare avanti due progetti scombinati, ma molto chiari. Il primo progetto era difendere a priori l'italianità di un'azienda senza preoccuparsi se prendere quella strada, e non un'altra, potesse avere delle conseguenze strategiche su quell'azienda. Il secondo progetto, al quale la sinistra ha ceduto inseguendo un certo tipo di sindacato, è quello che ha visto nella difesa del posto di lavoro un tema più importante della difesa della società che offriva quel lavoro. Mi spiego meglio. Il caso Telecom, prima, e il caso Alitalia, poi, hanno dimostrato che la politica del difendere a tutti i costi i posti di lavoro può essere anche sacrosanta e può portare molti applausi nell'immediato ma rischia poi di rivelarsi suicida quando, solo per difendere quei posti di lavoro, porta l'azienda su un percorso suicida. Un percorso senza respiro, che a lungo andare non solo non aiuterà a salvare i posti di lavoro ma potrebbe anche aggravare le condizioni della società che ti offre quel lavoro".

Morando naturalmente ricorda che il pasticcio Alitalia, politicamente, è opera del centrodestra, e in effetti all'epoca l'avversario del Cavaliere, Walter Veltroni, era favorevole a una vendita del vettore a una società straniera. Ma paradossalmente, continua Morando, Berlusconi fece una scelta di sinistra vecchio stile, una scelta conservatrice, non riformista, e non è un caso che i primi ad applaudire la soluzione della cordata di imprenditori italiani, all'epoca, non furono solo i vertici del Pdl ma furono anche i vertici della Cgil. Uno in particolare, che il 25 settembre 2008, quattro anni fa, si rallegrò per "un'intesa complessiva assolutamente positiva". Il nome di quel dirigente della Cgil forse lo avrete sentito: si chiama Guglielmo Epifani. "L'altro errore strategico compiuto in questi anni da una sinistra che si è spesso rifiutata di lasciarsi alle spalle una tendenza al conservatorismo è stato quello di non aver fatto nulla per combattere quel meccanismo distorto che vive dietro il capitalismo italiano. Un meccanismo che, come si sa, vede entrare in circolo sempre lo stesso tipo di veleno.

Col risultato che anche le più spettacolari operazioni di acquisizione da parte di nuovi padroni avvengono sempre strapagando i vecchi detentori con soldi messi a debito della società acquisita e avvengono sempre senza dare alcuna garanzia che i nuovi investitori facciano effettivamente quello che dovrebbero fare: investire e portare nuovo ossigeno alla propria azienda". Continua Morando: "In fondo, inutile prenderci in giro, le grandi privatizzazioni italiane sono state opera della sinistra, ed è una medaglia che facciamo bene a rivendicare, visto che il centrodestra non ha mai fatto una privatizzazione vera e quando si è ritrovata di fronte a una possibile e vantaggiosa offerta di mercato, vedi il caso Alitalia, si è comportato seguendo le tracce della peggiore sinistra populista. Ma dato che le privatizzazioni sono state avviate da noi, beh, sarebbe stato nostro dovere accompagnarle con una seria opera di liberalizzazioni e con una seria politica di aggressione al carattere di relazionale del capitalismo. Invece la sinistra ha sempre avuto difficoltà ad avanzare una proposta concreta su come smontare questo sistema infernale. Non è riuscita a indirizzare e a raddrizzare la politica industriale. Non è riuscita a rafforzare i meccanismi di tutela per le offerte pubbliche d'acquisto. Non è riuscita a sorvegliare in modo intelligente la vigilanza della Consob. Non è riuscita a imporre agli scalatori di dare garanzie al momento dell'acquisto (e cioè di investire senza scaricare i debiti sulla società). E il risultato è disastroso. Air France poteva essere venduta cinque anni fa a 3,2 miliardi e invece oggi verrà acquistata con 150 milioni. Telecom poteva diventare un protagonista del mercato europeo e invece oggi viene venduta, sostanzialmente, a una cifra che vale un quarto di quanto ci costa abolire l'Imu. Purtroppo, per quanto possa essere facile puntare il mirino verso qualche avversario, io credo che un vero riformista debba capire una cosa semplice. La sinistra ha responsabilità in quello che è successo. E prima riusciremo a non essere ostaggi di quel populismo che da troppo tempo soffoca la sinistra italiana e prima riusciremo a diventare un partito che può davvero ambire a cambiare il paese".

Twitter @ClaudioCerasa

"I riformisti – dice l'ex senatore Pd, consigliere di Renzi – si sono rivelati incapaci di rendere popolari soluzioni che avrebbero meglio tutelato l'interesse del paese. E i casi Telecom e Alitalia nascondono anche la lunga storia di una sinistra in ostaggio"

» | **L'intervista** Il numero uno di British Airways, Walsh: «All'inizio del 2014 partirà il consolidamento. Molti piccoli vettori falliranno»

«Mossa a rischio dei francesi Parigi deve già pensare a Klm»

DALLA NOSTRA INVITATA

CHENGDU — Oggi Alitalia riunisce il consiglio di amministrazione, che deve reperire le risorse fresche per continuare a volare e rendere operativo il nuovo piano industriale presentato a luglio. Ma Willie Walsh mette in guardia: «Trovere 300 milioni di euro entro la fine dell'anno non sarà sufficiente: Alitalia deve dimostrare che l'iniezione di liquidità avrà un ritorno economico. La compagnia ha bisogno di una ristrutturazione fondamentale, in modo simile a quanto sta facendo Iberia», sostiene il numero uno di International Airlines Group (IAG), la holding che controlla British Airways (BA), Iberia e Vueling. E bocca inoltre un intervento di Air France-Klm per salire nel capitale del vettore italiano: «Conviene ad Alitalia, ma non è nell'interesse di Air France». Dublinese (come l'amico rivale Micheal O'Leary di Ryanair), 52 anni, ex pilota con i gradi di capitano, prima di passare alla gestione, Walsh parla da concorrente, che compete con il gruppo franco-olandese e Lufthansa sia in Europa sia sulle redditizie rotte di lungo raggio, incluso il ricco mercato cinese, ma conosce bene Alitalia, che in passato ha provato a comprare.

Air France-Klm ha preso tempo per salire fino al 50% del capitale.

«Il gruppo è impegnato con la propria ristrutturazione. Alexandre de Juniac sta prendendo le misure giuste, ma è una grande sfida, che diventa più difficile vincere mentre si assiste un partner a ristrutturare a sua volta. Se fossi nei suoi panni mi

concentrerei su Air France, che è la priorità», dice in questa intervista a Chengdu, nella Cina sud occidentale, 14 milioni di abitanti e quinta città cinese, dove Ba ha appena inaugurato il collegamento diretto

con Londra tre volte alla settimana.

E' ancora interessato ad Alitalia?

«Lo eravamo nel 2008-2009: abbiamo avuto molti incontri a Roma, ma il nostro appetito non era grande quanto quello di Air France. Il mercato italiano è fantastico. Alitalia ormai è un capitolo chiuso. Non credo che i cittadini di un Paese abbiano necessariamente bisogno di un vettore nazionale».

British Airways ha scelto Iberia, ma dopo la fusione nel 2011 la compagnia spagnola resta in rosso.

«Ba ha ristrutturato il suo network di corto raggio prima della fusione con Iberia. Gli spagnoli hanno cominciato solo dopo.

Sapevo che Iberia aveva bisogno di essere ristrutturata, certo non mi aspettavo una crisi così profonda nell'eurozona, in particolare in Spagna. Ma non sono pentito: Iberia è la porta per il Sud America. Il nostro primo compito è stato capire quali fossero le destinazioni di lungo raggio profittevoli e poi ridurre le rotte di corto e medio raggio, mantenendo quelle che contribuivano alla rete delle grandi distanze. E' indispensabile tagliare la capacità eccessiva, ma poi serve una ristrutturazione dei costi. Molti carrier europei sono troppo grandi. Dopo la fusione abbiamo ridotto la capacità di Iberia in media del 15% (circa il 20% sul corto e

medio raggio e il 10% sul lungo) e tagliato 3.200 posti di lavoro, il 17% dei dipendenti. Siamo a metà strada, serviranno ancora un paio di anni».

Quali costi vanno tagliati dopo aver ridotto le rotte?

«Il carburante è il costo più importante: meno si vola, meno si spende. Il carburante pesa per il 33% sul totale sui costi totali di lag. Per Ryanair arriva fino al 45%, ecco perché quest'inverno il vettore low cost ha annunciato che lascerà a terra 80 aerei. Detto questo, è cruciale analizzare ogni singolo aspetto della propria struttura per guadagnare efficienza. Poi bisogna investire in nuovi aeromobili, molto più efficienti».

Come sta il settore aereo?

«L'industria è completamente diversa rispetto a 10 anni fa: le barriere all'ingresso sono aumentate, specialmente in Europa. Ma strutturalmente il settore gode di salute migliore che in passato, perché i costi elevati per carburante e capitale favoriscono il consolidamento e disciplina. Molte compagnie hanno ridotto la capacità offerta, lasciando spazio per crescere ai vettori più efficienti».

Prevede una nuova ondata di consolidamento?

«Nell'eurozona, che resta l'area più debole, vediamo un certo numero di compagnie aeree che lottano per sopravvivere. Il consolidamento ci sarà e tra gennaio e febbraio porterà molti piccoli vettori con cattivi bilanci in bancarotta. Avremo meno compagnie, ma economicamente più forti».

Giuliana Ferraino

 @16febbraio

PIRELLA D'ADDA/AGENCE FRANCE PRESSE

Alleanze
In passato abbiamo avuto molti incontri su Alitalia ma Air France la voleva più di noi

Il protagonista

Willie Walsh, 52 anni, irlandese di Dublino, ex pilota con i gradi di capitano, è ceo di International Airlines Group, la holding che controlla British Airways, Iberia e Vueling. In precedenza aveva guidato la spagnola Futura, l'irlandese Air Lingus, British Airways per poi passare a IAG

Economia



Il docente del Politecnico Marco Ponti: le soluzioni politiche e i capitani coraggiosi si sono rivelati fragili

“Fusione unica alternativa al fallimento”

CARLOTTA SCOZZARI

MILANO — L'alternativa per Alitalia a un matrimonio con Air France-Klm? È il fallimento. Interpellato sulla crisi della compagnia aerea, che oggi riunisce un consiglio di amministrazione decisivo che potrebbe sancire il passaggio del controllo in mano al gruppo francese, Marco Ponti, docente di Economia dei Trasporti al Politecnico di Milano, ha le idee chiare: «Siccome in questo momento per Alitalia l'alternativa è il fallimento, non si può che accettare la proposta di Air France», già socia della compagnia tricolore con una partecipazione del 25% che salirebbe intorno al 50 per cento.

Non crede che, in difesa dell'i-

talianità, possano tornare di attualità le varie soluzioni, in passato ventilate, di un intervento delle Ferrovie dello Stato o della Cdp?

«Per carità, abbiamo già dato! Sarebbe come ripubblicizzare Alitalia. E siccome nei vari salvataggi sono già stati spesi 5 miliardi, direi che può bastare. Comunque al momento la proposta di Air France, ancorché non chiara, sembra l'unica sul tavolo».

Insomma, per parafrasare Giuseppe Garibaldi, o si fa il matrimonio con Air France o si muore...

«Direi di sì. Ed è chiaro che se i francesi prenderanno il controllo manterranno solo le rotte che a loro interessano. Salvano Alitalia, di cui sono diretti concorrenti, e fanno logicamente il loro tornaconto.

Certo, avrebbe avuto molto più senso accettare la precedente proposta di Air France, che nel 2008, quando era meno indebitata di oggi, aveva messo sul piatto fino a 3 miliardi per rilevare la compagnia di bandiera».

Ma non fu possibile perché i «Capitani coraggiosi», sotto la regia dell'ex premier Silvio Berlusconi e dell'ex amministratore delegato di Intesa Corrado Passera, ebbero la meglio. Cosa pensa di quel progetto?

«Il piano dei Capitani coraggiosi, che prevedeva l'espansione su tre mercati, era troppo ambizioso fin dall'inizio. La crisi che è arrivata dopo non ha certo aiutato, ma quel progetto, tra l'altro sostenuto dai sindacati, era più politico che

industriale e proprio per questo era fragile».

Un altro possibile partner di Alitalia, a un certo punto, sembrava potesse essere la compagnia aerea araba Etihad. Come avrebbe valutato un'integrazione?

«Premesso che il matrimonio sembra ormai sfumato e che la compagnia degli Emirati Arabi, essendo extra-communitaria, non avrebbe potuto rilevare che una quota di minoranza di Alitalia, devo ammettere che il loro piano non era poi così male. Non essendo concorrente diretta della compagnia italiana, Etihad avrebbe forse privilegiato l'intercontinentale, puntando a un dimagrimento negli altri due mercati. Ma le cose sembrano stiano andando in maniera diversa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Basta soldi pubblici
Evitiamo l'intervento di Cdp o di Ferrovie, sarebbe una ripubblicizzazione dopo aver già speso 5 miliardi dei contribuenti



Gros-Pietro: «Decisiva la qualità dell'infrastruttura»

L'INTERVISTA

ROMA «Telefonica è azionista di Telecom, attraverso Telco, dal 2007. Risale ad allora una scelta che ne ha fatto l'unico socio industriale. L'industria europea delle tlc si avvia a una fase di consolidamento: il mercato nordamericano è diviso tra quattro gestori, in Europa sono 80: l'aggregazione dei due operatori può aiutare entrambi a uscire vincenti dal processo di consolidamento» Gian Maria Gros-Pietro, economista e presidente del cdg di Intesa Sanpaolo, benedice l'operazione.

Gli spagnoli sono critici sullo scorporo della rete che invece rappresenta l'asset da tutelare. La politica pensa di intervenire: è giusto?

«Mantenere il controllo della rete è stata finora la scelta prevalente dei gestori nella maggior parte dei paesi. Non sono sicuro che sarà sempre così. La rete è un'infrastruttura e come tale ritengo possa essere finanziata a tassi più bassi di un business volatile come la gestione del traffico tlc: non escluderei che in futuro possa essere conveniente separare anche societariamente i due business. Importa non tanto chi sia il proprietario, quanto gli investimenti che vengono effettuati, la qualità del servizio: condizioni che non sono necessariamente assicurate da un proprietario nazionale.

Alitalia potrebbe finire ad Air

France, non pensa che l'Italia non sia in grado di conservare le grandi infrastrutture?

Alitalia ha da qualche mese un nuovo management. Opera su uno dei maggiori mercati interni europei. Certamente ha bisogno di risorse, ma anche di una adeguata rete di collegamenti nella quale inserire i propri scali. La scelta di un partner si impone: va scelto tenendo conto degli interessi reciproci. **Il trasferimento del controllo di Telecom avviene a livello di Telco, cioè dei grandi soci: ancora una volta i risparmiatori sono tagliati fuori, non crede?**

«Se non sbaglio è la terza volta che ciò avviene per questa società, sulla base di una normativa che ha 15 anni. Si può discutere se sia opportuno cambiare le norme, per il futuro. Per quanto riguarda il passato, le norme erano ben note anche per l'evidenza del loro utilizzo, che chiaramente si era pure riflessa nello sconto di prezzo con il quale il risparmiatore poteva accedere alle azioni di capitale diffuso, rispetto a quelle detenute dai veicoli del capitale concentrato»

In Europa la vittoria di Angela Merkel rilancia il rigore che potrebbe ostacolare il decollo del meccanismo unico di gestione delle crisi bancarie e provocare un'ulteriore stretta sugli aiuti ai paesi indebitati: la ripresa è in pericolo?

«Non credo che la Germania abbia interesse a rallentare la ripresa; con le elezioni alle spalle, potrà

agire più liberamente. Rimarrà però la pressione sui paesi che non hanno messo ordine in casa propria. Nel caso dell'Italia, l'assenza di progressi nel campo della competitività va superata, o non trarremo grandi vantaggi anche da una ripresa generalizzata: nel migliore dei casi, cresceremo meno degli altri e continueremo a perdere terreno. L'unione bancaria è un'opportunità per eliminare asimmetrie che ci penalizzano in giustamente: occorre un terreno di gioco con regole uguali per tutti.

Imu e Iva devono per forza pesare sulle tasche degli italiani?

Se gli italiani hanno più soldi in tasca è una bella cosa: spendendoli se li godono e fanno lavorare altre persone. Il beneficio è massimo se le persone che fanno lavorare stanno in Italia, e rispondono in Italia; ancora di più se i beni prodotti si vendono all'estero e fanno entrare reddito aggiuntivo. Prendiamo l'Irap, imposta che colpisce capitale e lavoro. Esiste solo in Italia e fa crescere il costo dei prodotti: per non pagarla, basta comprare prodotti importati. Togliere o ridurre l'Irap dà il massimo dei vantaggi, così come ridurre il cuneo fiscale sui salari: restano più soldi in tasca e i prodotti diventano più competitivi. Contenere l'Iva è meno vantaggioso, perché favorisce le produzioni nazionali e le importazioni. Ciò vale a maggior ragione per l'Imu, va modulata per non colpire le fasce sociali più deboli, pur conservando parte delle entrate.

Rosario Dimito

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NON È VITALE CHI SIA IL PADRONE, QUANTO GLI INVESTIMENTI CHE VENGONO FATI L'ITALIA DEVE RECUPERARE PRESTO COMPETITIVITÀ



“L’industria va via dai paesi non competitivi”. Parla Pöttering

IL DECANO DELLA CDU TEDESCA IN EUROPA E LA SUA VERSIONE SUI CASI TELECOM E ALITALIA: “IL MERCATO COMUNE FUNZIONA”

Roma. Il presunto ratto di Telecom da parte degli spagnoli di Telefonica, così come il volo d’avvoltoio di Air France sulla testa di un’Alitalia indebolita, non sono da interpretare come il segno di un’Italia in svendita o come l’ingiusta rapina da parte di capitalisti stranieri. Piuttosto sono la conferma che il mercato comune funziona e che alcuni paesi devono insistere sulla strada delle riforme strutturali per rimanere competitivi. E’ questo il ragionamento di Hans-Gert Pöttering, il decano dei conservatori tedeschi della Cdu nelle istituzioni europee, eletto ininterrottamente dal 1979 in quel Parlamento europeo che dal 2007 al 2009 ha anche presieduto. Pöttering non vuole entrare nei dettagli di vicende ancora in corso, ma al Foglio dice: “Abbiamo un mercato unico da cui tutti i paesi traggono vantaggio. Se certe industrie hanno dei problemi, è per il fatto che non sono competitive a sufficienza. Non è colpa di altri, degli ‘stranieri’, ma di quei paesi che non creano le condizioni migliori per gli attori privati”. Pöttering è atterrato ieri sera a Roma e oggi interverrà, in qualità di presidente della Fondazione Konrad Adenauer, a un convegno al Senato i cui lavori saranno aperti dal presidente della Repubblica Giorgio Napolitano e a cui parteciperanno anche il presidente del Senato Pietro Grasso, Angelino Alfano (segretario del Pdl e presidente della Fondazione Alcide De Gasperi) e Reinhard Schäfers (ambasciatore tedesco in Italia).

La manifattura arranca in tutta l’Ue

Al di là dei problemi di competitività dei singoli paesi membri, è indubbio che la quota dell’industria sul valore aggiunto complessivo delle economie nazionali sia in calo in tutti gli stati occidentali: secondo i dati Ocse, la quota è scesa in Germania dal 25,1 per cento del 2000 al 23,7 nel 2010, in Italia in maniera più marcata dal 23,4 per cento al 19,4. Ieri poi la Commissione europea ha pubblicato il suo rapporto

annuale sulla competitività, dal quale risulta che “il peso dell’industria manifatturiera nel pil europeo si è contratto passando dal 15,5 per cento di un anno fa, al 15,1 per cento nell’estate del 2013”, aumentando la distanza dall’obiettivo fissato al 20 per cento per il 2020. Ancora: “Sono pochi i paesi che hanno recuperato il livello di produzione manifatturiera anteriore alla crisi (Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania e Slovacchia), mentre la maggior parte degli stati membri è ancora ben al di sotto di tale livello. L’attività manifatturiera è scesa di oltre il 20 per cento in Italia dal gennaio 2008, peggio di noi hanno fatto solo Finlandia, Spagna, Grecia e Cipro. “L’industria, inclusa quella delle piccole e medie imprese, deve rimanere un settore fondamentale per il futuro del nostro continente” - dice Pöttering - Non intendiamo certo seguire la strada percorsa dal Regno Unito, paese che nel tempo si è troppo sbilanciato sul settore finanziario e dei servizi”. Anche per questo il politico tedesco non nasconde la sua soddisfazione per la conferma di Angela Merkel alla guida della Germania: “E’ una vittoria per lei e per tutta l’Europa. Il nostro partito infatti, sulle orme di Konrad Adenauer e Helmut Kohl, è da sempre quello dell’integrazione europea. Non ci saranno cambiamenti della politica tedesca su questo fronte”.

Molti però, in Europa e non solo, sono allarmati proprio da questa annunciata continuità. Il governo tedesco uscente ha sostenuto fino all’ultimo momento che il binomio austerity fiscale-riforme strutturali funziona, così come ha funzionato in Germania dalla fine degli anni 90 in poi; altri sostengono esattamente il contrario, cioè che la cura rischia di uccidere il paziente: “La strategia di fondo deve rimanere quella di riduzione dei deficit e dei debiti fiscali - dice Pöttering - Prima ancora che di una politica, si tratta di un obbligo giuridico. Dobbiamo rispettare i limiti concordati nel trattato di Maastricht e nel Fiscal

compact. Poi è una questione economica: i mercati non capirebbero un cambiamento

improvviso di rotta, e ci sono paesi che rischiano per questo di essere attaccati, penso alla Grecia, alla Spagna ma anche all’Italia. Una stabilizzazione dei tassi sul debito come quella in corso, invece, può favorire indirettamente le piccole e medie imprese, a patto che le banche ricomincino a prestare”. Il caso di Atene, “dove le riforme avanzano e il deficit si riduce, dimostra che le cose stanno cambiando e per il meglio”.

“Gli elettori non votano per più deficit”

Pöttering, che dal 1999 al 2007 è stato anche presidente dell’alleanza dei Partiti popolari al Parlamento di Bruxelles, ragiona poi sul fatto che gli stessi elettorati non sembrano voler premiare per ora ricette davvero alternative, magari quelle portate avanti dai partiti socialdemocratici, come pure sarebbe stato lecito attendersi nel mezzo della più profonda crisi economica e sociale degli ultimi decenni: “L’opinione pubblica comprende che la soluzione non si trova in deficit pubblici da sommare ad altri deficit pubblici. Non foss’altro perché siamo tutti consapevoli che più tardi saremo sempre chiamati a pagare quanto abbiamo speso anticipatamente oggi. La rielezione della cancelliera Merkel, certo, risente anche di fattori nazionali, per esempio del fatto che lei è percepita come rassicurante dall’elettorato. Però c’è un altro elemento che gli europei dovrebbero considerare: il partito euroskeptico Alternative für Deutschland ha raccolto un certo consenso, ma è pur sempre rimasto fuori dal Parlamento. Molti elettori si chiedono se non stiamo prendendo rischi eccessivi per garantire gli altri, ma il risultato elettorale è in definitiva la prova che il mio paese non ha intenzione di dettare condizioni a nessuno, piuttosto di aiutare. La nostra tradizione è quella di puntare a una Germania europea, non a un’Europa tedesca”.

Twitter @marcovaleriolp

Il presidente della Fondazione Adenauer dice al Foglio che Merkel non devierà dall’attuale linea di condotta in Europa. Il rigore funziona. Le acquisizioni da oltrefrontiera? “Non è colpa di altri, degli ‘stranieri’, ma di quei paesi che non creano le condizioni migliori per gli attori privati”



Industria, l'Italia crolla in Europa

Cipolletta: «Tartassati dalla politica»

Allarme competitività. «*Qui la recessione è stata più dura*»

ARRETRA l'industria europea. Il rapporto della Commissione europea sulla competitività industriale nei paesi membri dell'Ue parla chiaro. Nel 2012 il contributo dell'industria al Pil dell'Unione è sceso al 15,2%, aumentando la distanza dall'obiettivo fissato al 20% per il 2020. I dati confermano la scarsa competitività europea rispetto agli Stati Uniti, ed evidenziano la necessità di un'azione comune. In particolare l'Italia è sempre più a picco nella classifica della competitività, superata anche dalla Spagna. Dal 2007, in periodo pre-crisi, a oggi, la produzione

industriale italiana ha registrato un crollo del 20%. Se i dati sulla competitività sono negativi, di segno opposto invece quelli sulla fiducia dei consumatori italiani. A settembre, infatti, l'indice sulla fiducia è salito riportandosi sopra quota 100 e ai massimi da giugno del 2011. Migliorano i giudizi e le attese sulla situazione economica della famiglia e i giudizi sulla situazione economica del Paese (il saldo passa da -117 a -108). Si rileva un miglioramento anche per le aspettative sulla disoccupazione (il saldo cala a 68 da 72).

Massimo Degli Esposti
■ MILANO

NON drammatizziamo dati statistici frutto dell'aritmetica. La pensa più o meno così Innocenzo Cipolletta, ex direttore di Confindustria e presidente di Fs, oggi presidente di Aifi, l'associazione dei fondi di private equity e venture capital.

Quindi, professore, non è vero che l'Italia perde colpi?
«Le statistiche vanno prese con giudizio. L'industria italiana resta valida a livello internazionale e non può assolutamente essere meno competitiva di quella spagnola o addirittura greca».

Come spiega, allora, i dati di Bruxelles e Bankitalia?
«Le classifiche sulla produttività del lavoro e la competitività sono frutto di un calcolo: la crescita della produzione rapportata al numero di occupati. Da noi la recessione è stata molto dura, abbiamo perso il 25-30% della produzione,

«Abbiamo dovuto aggiustare i conti pubblici con più tasse e meno spesa»

ma per fortuna non altrettanti posti di lavoro; altrimenti la disoccupazione non sarebbe al 12% bensì al 20-22%».

Non sarà invece che abbiamo avuto una recessione più grave perché abbiamo perduto competitività?

«No, la recessione è stata più dura perché abbiamo dovuto aggiustare i conti pubblici, con più tasse e meno spesa. Questo ha compreso la domanda interna, pur producendo apprezzabili risultati sul de-

Una politica sbagliata?

«Per come è stata attuata, sì. È stato un suicidio, per esempio, tartassare il lavoro e l'impresa, alleggerendo il carico fiscale sui beni, vedi Imu, e sui consumi, vedi Iva. Tutto il contrario di quel che si raccomanda nei convegni per superare le anomalie fiscali italiane. Ma si sa, la politica italiana pensa solo ai voti».

Nessun mea culpa degli imprenditori, per esempio su investimenti e tecnologie?

«L'industria italiana, in particolare quella medio piccola, ha ottimi livelli di tecnologia, produttività, organizzazione del lavoro. I servizi, invece, sono meno efficienti. Certo la crisi rallenta anche gli investimenti».

Come se ne esce?

«Non potendo più fare disavanzo, dobbiamo ridistribuire le tasse, alleggerendo quelle sul lavoro e sull'impresa. Poi, nuove liberalizzazioni e privatizzazioni».

Dopo Telecom e Alitalia?

«Lì Telefonica e Air France comandavano già da anni. Ora si prendono anche i debiti, quindi dovremmo festeggiare. Nel contempo bisogna vigilare con le authority per garantire i servizi».

Recessione finita?

«I dati dicono di sì. Ora strisciamo sul fondo ma presto cominceremo a risalire. Sempreché non succeda ancora qualcosa...».

Tipo crisi di governo?

La risposta di Cipolletta è una risatina.

LA REAZIONE ALLA CRISI

-20%

DI PRODUZIONE

É il crollo dell'industria italiana dal 2007, periodo pre-crisi, ad oggi

101,1

L'AUMENTO DI FIDUCIA

Cambia il clima fra i consumatori. Il dato è il più alto dal giugno 2011

Parla Giuliano Tavaroli, ex responsabile della tutela del gruppo di tlc

«Ve lo dico io che so tutto dell'azienda C'è il rischio per la sicurezza dello Stato»

Maurizio Gallo

m.gallo@iltempo.it

■ La cessione di Telecom agli spagnoli lo sorprende. La considera «un pericolo intrinseco», anche se stigmatizza i timori del presidente del Copasir Stucchi: «Il Copasir è lì appunto per vigilare...», sottolinea con tono sarcastico Giuliano Tavaroli. L'ex brigadiere dell'Anticrimine ed ex responsabile della sicurezza Pirelli e Telecom parla volentieri del riassetto della società di Tlc. Si intuisce senza difficoltà che la «maternità» lo appassiona.

Lei sa bene quanto è importante una società come Telecom per il Paese.

«Infatti, è importante per la sicurezza del Paese perché ha il ruolo di collegare tutti i centri decisionali. Rappresenta una leva anche in politica, in economia. Esprime la sovranità nazionale nel mondo delle telecomunicazioni e ci connette con il resto del mondo come Alitalia ci collega fisicamente. È un'attività strategica per l'Italia».

La cessione è un segnale negativo?

«Sorprende che Telecom possa passare di mano, anche se è legittimo perché il nostro Paese ormai dovrebbe essere l'Europa. Sulle telecomunicazioni io sono per la sovranità nazionale. Compito della politica dovrebbe essere mantenere in Italia questa risorsa nevralgica. Almeno

in attesa che l'Europa diventi davvero una cosa sola».

Il presidente del Copasir Giacomo Stucchi paventa rischi per la sicurezza nazionale. Condivide questo timore?

«Il pericolo c'è. È intrinseco, perché parliamo di un'infrastruttura strategica, come le ho detto. Ma il Copasir è lì apposta per vigilare. Però le posso dire una cosa...?».

Dica.

«Qui parliamo della Spagna. Se l'avesse presa la Cina, sarebbe un altro discorso. Sebbene Telecom Italia già impieghi apparati di Tlc cinesi, come il Huawei, che non è stato ammesso in India ed è stato vietato negli Usa dal Congresso».

Quindi?

«Quindi mi fa specie che Stucchi

dica questo quando noi usiamo apparecchiature di rete che in altre Nazioni sono considerate non affidabili. Come al solito, affrontiamo il problema con isterismo. E poi, anche se la Telco è l'azionista di riferimento della Telecom, dire che la proprietà della rete è italiana non è del tutto vero, perché le azioni sono disponibili in borsa».

Che cosa avrebbe consigliato?

«Perché non fare un'offerta pubblica di acquisto? Avrebbe forse potuto interessare un pool di investitori italiani e si sarebbe potuto completare il fondamentale progetto di scorporo della rete con una cessione pro-quote dei debiti».

Lo dice anche perché Telecom per lei è stata un po' come una grande famiglia?

«Per me è stata un'importante esperienza professionale. Ma consideravo positivo il piano di Tronchetti Provera per fare di Telecom il motore di sviluppo tecnologico del Paese con l'evoluzione della banda larga».

Insomma, la cessione è un danno per l'Italia?

«La mia domanda è: abbiamo rinunciato alla chimica e all'informatica, vogliamo assumere un ruolo marginale anche nelle telecomunicazioni?».



L'intervento

La lezione? Servono imprenditori che ci mettano la loro faccia

di JODY VENDER

Ai francesi di Air France e agli spagnoli di Telefonica per avere il controllo di Alitalia e di Telecom basterà tra il 5 e il 10% di quello che Lvmh ha speso per acquistare Loro Piana. Ciò significa che per prendere il controllo di due pezzi importanti del sistema-Italia è stato sufficiente mettere sul piatto una piccola frazione dei capitali necessari per acquisire una azienda italiana di grande successo ma molto più piccola e molto meno sistemica di Alitalia e Telecom. Com'è stato possibile?

Nel caso Telecom la risposta è chiara: aggirando il mercato. E cioè riuscendo a diventare gli azionisti maggiormente rilevanti senza tenere conto delle minoranze. Senza dover lanciare un'offerta pubblica di acquisto. A questo si aggiungono gli effetti, e vale per entrambe le società, di vecchi e nuovi errori gestionali che si trascinano da anni. Come nel caso Alitalia: l'aver puntato sulla tratta Milano-Roma quando già si delineava la fortissima concorrenza del trasporto veloce su rotaia.

Errori gestionali dei quali poco si parla, come se le aziende fossero state senza guida e senza responsabili. Ci sono poi le debolezze croniche di un sistema finanziario incapace di coagulare i capitali necessari. Risorse utili non solo per far crescere le proprie aziende ma addirittura per intervenire con mezzi adeguati in operazioni che richiedono da un lato capitali importanti e dall'altro imprenditori e manager in grado di risanare i conti.

Non è vero che questo è un Paese di capitalisti senza capitali (come spesso si sente dire). In Italia ci sono enormi fortune private che potrebbero essere mobilitate se il sistema fosse più «aperto», il Paese più stabile e l'establishment bancario più disposto a cooptare nuovi soggetti

Il profilo

Jody Vender, 63 anni, è stato tra i primi in Italia, trent'anni fa, a promuovere un nuovo modo di finanziare le idee con il venture capital. Si è laureato negli anni Settanta in Bocconi, dove è stato docente fino al 2004. Nel 1980 ha fondato la Sopaf, che controllava attraverso una sua finanziaria, la Ven Fin Spa. Sopaf è stata una delle primissime società in Italia a operare nel private equity e nel venture capital. Vender l'ha ceduta nel 2005

(e non i soliti noti travestiti da patrioti berlusconiani) per ricapitalizzare e rilanciare aziende in crisi.

Il modello delle cordate e dei sindacati fatti dagli amici degli amici e dalle banche ha dimostrato di non essere efficiente, al contrario molto deludente. Non bastano privati e istituzioni che mettono un gettone di presenza attratti spesso solo da vantaggi «pubblicitari» o, peggio, da benefici indiretti inconfessati e inconfessabili. È necessario che il sistema chiuso e bancocentrico si apra ai nuovi soggetti dotati di capitali adeguati, disposti a metterci la loro capacità imprenditoriale e soprattutto la faccia.

In un Paese in cui è imperativo ridurre la presenza diretta e indiretta

Cordate amiche

Il modello delle cordate e dei sindacati fatti dagli amici degli amici e dalle banche si è dimostrato molto deludente

dello Stato nell'economia l'intervento pubblico non è la soluzione come molti vogliono fare credere. Lo è solo nei limiti in cui lo Stato può favorire pro tempore la discesa in campo di nuovi soggetti sempre che i problemi vengano affrontati con un certo anticipo e non in zona cesarini per effetto di sistemi di controllo e di governance all'acqua di rose (si pensi all'umiliante vicenda Fondiaria).

Individuare in anticipo il deterioramento di situazioni aziendali critiche e le possibili soluzioni consentirebbe di evitare che l'unico interlocutore possibile siano soggetti stranieri — magari anitre zoppe come nel caso di Alitalia e Telecom — cui cedere pezzi del sistema a prezzi da capolinea.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





«Cogestione», se la Cgil rinuncia al tabù

di ENRICO MARRO

In altri tempi, in vicende come quelle della Telecom e dell'Alitalia, la Cgil avrebbe invocato la nazionalizzazione, per salvare le aziende dalla svendita allo straniero. Ieri, invece, su queste colonne, il segretario Susanna Camusso, partendo dai casi d'attualità e allargando il discorso alla necessità di una politica industriale, ha chiesto al governo un segno «indispensabile» di «discontinuità», cominciando «a riconoscere, a partire dalle aziende pubbliche, l'articolo 46 della Costituzione». Finora il tema della partecipazione dei lavoratori nelle aziende era stato un cavallo di battaglia della Cisl (per la quale è anche una delle ragioni fondanti) e della Uil. La Cgil, invece, ha privilegiato le ragioni del conflitto. E un articolo impegnativo, il numero 46: «Ai fini della elevazione economica e sociale del lavoro in armonia con le esigenze della produzione, la Repubblica riconosce il diritto dei

lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende». Come tanti altri è rimasto inattuato. Le imprese lo hanno visto sempre come fumo negli occhi, salvo ritrovarsi a lodare il modello tedesco che fa della partecipazione dei lavoratori un suo tratto distintivo. Il tema fu rilanciato nel 2009 da Giulio Tremonti e Maurizio Sacconi, rispettivamente ministri dell'Economia e del Lavoro, entrambi del Pdl ma non a caso di formazione socialista e anche molto attenti alla dottrina sociale della chiesa. Poi finì in una delega al governo prevista dalla riforma Fornero. Anche questa non attuata. Pochi giorni fa lo stesso Sacconi e i capigruppo della maggioranza in commissione Lavoro del Senato hanno presentato un nuovo disegno di legge. I tempi sono maturi per procedere, approfittando anche dell'apertura della Cgil.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I CONTI DELLA COMPAGNIA

Perdite per 300 milioni nel semestre

Sul piano di risanamento da 500 milioni non c'è accordo - A rischio 14 mila posti

di Gianni Dragoni

Alitalia ha perso quasi 300 milioni di euro nel primo semestre, secondo quanto riferito al Sole 24 Ore da fonti autorevoli alla vigilia del consiglio di amministrazione di oggi. La compagnia è in crisi di liquidità e la relazione semestrale dice che se non entreranno in cassa con urgenza soldi freschi sarebbe a rischio il pagamento degli stipendi dei 14 mila dipendenti. Per evitare questo rischio è in discussione una manovra da circa 500 milioni, di cui 200 di aumento di capitale e 300 di nuovi prestiti bancari, ma non c'è accordo tra i soci né con le banche.

Sono cifre drammatiche quelle che verranno esaminate oggi dal consiglio di amministrazione presieduto da Roberto Colaninno. Il passivo del primo semestre, che sarà ufficializzato oggi, in forte peggioramento rispetto al rosso di 201 milioni della prima metà del 2012, è la perdita semestrale più alta dal 2009, da quando esiste l'Alitalia-Cai dei soci privati chiamati da Silvio Berlusconi nel 2008. La compagnia fu organizzata da Intesa Sanpaolo, allora guidata da Corrado Passera, in una «operazione di sistema», come è stato anche l'intervento di Telco nella Telecom che oggi mostra i suoi limiti.

In seguito alla perdita il patrimonio netto consolidato di Alitalia, cioè il capitale residuo, è negativo per quasi 100 milioni. Questo rende più urgente la ricapitalizzazione, necessaria anche per superare le difficoltà di cassa.

La manovra allo studio prevede un intervento complessivo di circa 500 milioni. Non si tratta di grandi cifre, ma Alitalia ha già accumulato un miliardo di perdite nette dal 2009 al 2012 e fatica a ottenere la fiducia dei suoi soci e delle banche. E solo a livello di risultato operativo dal 2009 a oggi le perdite hanno raggiunto un miliardo.

Tra i «patrioti» - così Berlusconi definì i soci italiani chiamati per respingere un'offerta presentata da Air France-Klm al governo Prodi - c'è aria di disimpegno. Molti non sembrano disposti, per volontà o per difficoltà, a rispondere alla chiamata di versare altri 200 milioni di capitale (lo schieramento del «no» avrebbe circa il

50% del capitale, compresi il gruppo Riva che ha il 10,6% e Intesa Sanpaolo che ha oltre il 10%). Altri 300 milioni vengono chiesti alle banche. Queste, già molto esposte con la compagnia, hanno posto come condizione prima di espandere il credito che i soci aprano il portafoglio e ricostituiscono il patrimonio perduto.

In quest'incertezza alcuni soci sperano nell'intervento di Air France-Klm, il primo azionista con il 25% che nel 2009 rientrò nella partita Cai versando 323 milioni. A Parigi sono molto interessati al mercato italiano, ma non vorrebbero accollarsi oneri e debiti. Ad Air France basterebbe sottoscrivere la sua parte dell'aumento, cioè circa 50 milioni sui 200 richiesti e, in difetto della sottoscrizione di molti altri soci, si troverebbe con almeno il 50% dell'Alitalia. Da Parigi è trapelato che prima di nuovi esborsi deve essere chiarita la situazione economica di Alitalia e che Air France non vuole accollarsi il debito del passato. Secondo *Les Echos* Air France-Klm potrebbe decidere «molto rapidamente» su un aumento della quota in Alitalia se verrà raggiunto un accordo con le banche per spalmare il debito e per individuare i fondi necessari al piano di ristrutturazione. «Non abbiamo però informazioni sufficienti per poter prendere una decisione», ha scritto il giornale francese citando un anonimo manager di Air France-Klm.

È in corso un braccio di ferro tra i soci e con le banche, è possibile che oggi non sia la giornata decisiva. In disparte tra i soci Carlo Toto, che ha preso le distanze dalla gestione Cai. Tra i politici Mario Monti ha detto che è stato «un errore non aver venduto prima ad Air France, per un orgoglio nazionale che non si è mai trasformato in interesse nazionale. Il risultato, a distanza di qualche anno, è aver ottenuto una condizione sfavorevole per l'Italia». Fare l'operazione Cai, anziché accettare allora l'offerta di Air France (oltre a Berlusconi, nel 2008 si opposero anche la Cgil di Epifani e la Cisl di Bonanni), è costato alla collettività più di 3 miliardi di euro.

G.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La riscoperta del pubblico

IL COMMENTO

PATRIZIO BIANCHI

È esploso il caso Telecom Italia e d'improvviso un paese, che per anni ha nascosto le proprie responsabilità nei confronti del proprio sviluppo, scopre quanto rilevante sia disporre di grandi reti, di grandi imprese e progetti industriali. Nessuno sembrava voler porre il problema quando il gruppo Agnelli pretese di governare l'allora privatizzata Telecom con quote marginali.

O quando oscuri imprenditori bresciani dettero l'assalto al cielo della grande finanza, o quando Pirelli si impossessò dei grandi asset, anche immobiliari, del campione delle telecomunicazioni.

Le grandi privatizzazioni degli anni novanta, che portarono alla chiusura dell'Iri, vennero realizzate- sia pur sotto forte pressione europea - con un chiaro disegno strategico; bisognava disporre di grandi gruppi privati ma regolati pubblicamente, da lanciare sul nuovo mercato europeo che si stava creando con l'euro. Le privatizzazioni dei grandi servizi pubblici dovevano permettere del resto una liberalizzazione dei servizi, con l'accesso di nuovi operatori, così da far aumentare la concorrenza ed aumentare i vantaggi per i consumatori.

Ma i consumatori sono anche cittadini ed aldi là di più o meno consistenti vantaggi di costo del singolo servizio vi è anche un disegno del futuro del paese che va salvaguardato, cosicché in tutti i casi di servizi a rete è sempre stato posto il problema, fin dall'inizio, di distinguere proprietà, regolazione e gestione della rete dalla proprietà e gestione dei servizi che i diversi operatori avrebbero, in un futuro più o meno prevedibile, potuto offrire. La proprietà pubblica della rete, o almeno una sua chiara regolazione pubblica, era la garanzia che quella vertebra fondamentale dell'ossatura di un paese, che rivendica la propria autonomia, rimaneva fra i beni della comunità, o almeno rimaneva sotto garanzia pubblica. La stagione delle privatizzazioni finì bruscamente nel 2000, quando appunto la Telecom

cadde sotto il governo fragile degli Agnelli e dell'allora salotto buono dell'economia italiana e il Tesoro assunse la posizione di proprietario di portafoglio delle sue residue proprietà, e nei confronti di Telecom di osservatore muto dei continui rivolgimenti interni a proprietà sempre fragili - e visti i risultati, certamente non efficienti - mentre diveniva sempre più difficile scorporare la rete, che restava il principale asset "tangibile" di una società che continuava ad indebitarsi. Oggi si temono gli spagnoli, che del resto arrivano con un carico debitorio non migliore di quello di Telecom, così come la deficitaria Air France viene temuta come partner dell'ancora agonizzante nuova Alitalia. E qui si rivela chiaramente come alla fragilità delle imprese, già portabandiera degli interessi nazionali, si aggiungano le fragilità sia nazionali che europee nella formulazione di una politica industriale adeguata alla nuova Europa dell'età dell'euro. In questi anni, nonostante le molte entrate competitive, tutte le grandi società di servizio telefonico in Europa hanno mantenuto le loro bandiere nazionali, Telecom Italia, France Telecom, British Telecom, Deutsche Telecom, Telefonica spagnola, così come nel trasporto aereo la nuova Europa è rimasta legata ad Air France, Lufthansa, British Airways, Iberia e per quanto ci riguarda all'Alitalia dei «patrioti». Sarebbe toccato all'Italia, che fra

tutti era il più fragile dei giocatori europei avanzare in Europa un bisogno di andare aldi là dei campioncini nazionali per andare verso nuove aggregazioni capaci di giocare fortemente sul nuovo grande mercato interno europeo e insieme sul mercato globale.

La regolazione delle reti nazionali, la loro effettiva integrazione, l'apertura dei mercati, proprio perché i terreni su cui cresceva la liberalizzazione del servizio erano presidiati dalle autorità nazionali ed europee, erano

l'altro tassello di una integrazione reale dell'economia, di cui proprio noi dovevamo giovarci più di altri. La garanzia delle reti, per una maggiore efficienza dei servizi consolidati e l'apertura a nuovi servizi, sia di rete fissa che mobile, diveniva tanto più necessaria per un paese, come il nostro che rischiava, come purtroppo si è visto oggi, di venire spacciato in una parte minoritaria, capace di giocare autonomamente in Europa e nel mondo perché più integrata di prima al corpo centrale europeo, ed una vasta parte del paese, che è oggi ancora più marginale di prima, e per il quale proprio la disponibilità di reti di comunicazione, di telecommunicazione, di energie tradizionali ed alternative, costituisce la base infrastrutturale per un ipotesi di sviluppo, che superi la troppo lunga stagione della recessione. Mentre nella vicenda Telecom si alternano gli atteggiamenti di stupore ai «non sapevo», cresce nel paese un bisogno di sviluppo consapevole, in cui il richiamo alla politica industriale non sia inutile mantra, ma un disegno di futuro, di cui produzione, lavoro, ricerca, beni pubblici siano solida base. Il disegno della nostra politica industriale riparte anche da questa vicenda, dalla riscoperta di quei beni, che - proprio perché pubblici - possono far crescere il mercato e la garanzia dei cittadini, generando opportunità di crescita per l'intero paese.

Mario
Arpino

IL COMMENTO

PARADOSSO ITALIANO

CI VOLEVANO proprio due notizie-bomba come le possibili vendite di assetti strategici nazionali quali Telecom e Alitalia per distogliere almeno per qualche minuto i telegiornali dalle primarie del Pd e dall'incombente 'cartellino rosso' per Silvio Berlusconi. C'è dell'altro, il mondo va avanti. L'Italia, invece, sembra andare indietro. Ma dell'Alitalia — altra privatizzazione iniziata male che rischia di finire peggio — avremo modo di parlare più avanti. Che fossimo dei pasticciatori purtroppo lo sanno un po' tutti, ma che si dia notizia della cessione a capitale estero di una grande azienda come Telecom senza che il suo presidente, per sua stessa ammissione, non sia nemmeno avvertito, proprio lui, che gestisce tutti i telefoni, è davvero un paradosso. Poi i media ne hanno parlato, ma, se il Comitato per la sicurezza (Copasir) non avesse lanciato il sasso in piccionaia richiamando l'attenzione sulla possibile compromissione della Sicurezza nazionale, la gravità della cosa sarebbe passata sotto traccia, neanche fosse un'acciaieria qualsiasi (altro assetto strategico che stiamo azzerando) o una grande firma della moda.

È ATTRAVERSO Telecom che passano i gangli vitali di tutto il nostro sistema intelligence, compreso il flusso dei Servizi collegati alleati, e in extremis — dopo il grido d'allarme parlamentare — si sta cercando di scorporare almeno quel settore finanziandolo, pare, con la Cassa Depositi e Prestiti per non togliere

l'appetitività dell'affare all'acquirente spagnolo. Ma il problema non è questo: senza Telecom, in Italia nessuna gestione di rete fissa o mobile (ancorché privata) sarà più di proprietà nazionale. Poco male, si dirà, tanto WikiLeaks non bada certo a chi sia il proprietario... Le liberalizzazioni sono indispensabili, ma per gli assetti strategici dovrebbe esserci un limite. La Francia, dalla quale abbiamo sempre qualcosa da imparare, non rinuncerà mai al concetto di 'campione nazionale'. Telecomunicazioni, spazio e trasporti, infatti, sono ben saldi nella lista. E ci resteranno. A chi si meraviglia di queste cessioni, qualcuno ha con sufficienza osservato: «Ma che volete, siamo nella Ue e, in fondo, resta tutto in Europa....». Geniale!



Giuseppe Turani

IL COMMENTO

NON TOCCATE QUEI RISPARMI

IN QUESTI giorni c'è un soggetto che viene evocato grosso modo tre volte al giorno. Lo si vuol far intervenire in Telecom, forse in Alitalia (ma qui la partita è data un po' per persa, ormai), nell'Ansaldo e ovunque ci sia bisogno di denari sonanti. C'è una missione impossibile? Allora telefoniamo a quelli lì. Il soggetto in questione si chiama Cassa Depositi e prestiti. Di fatto appartiene allo Stato (fu fondata nel 1850 dal Regno di Sardegna), ma con qualche operazione di ingegneria finanziaria (si sono fatte entrare nel suo capitale un po' di fondazioni bancarie) è stato collocato fuori dal perimetro statale. In sostanza, è una specie di Iri (così sembra che la si voglia usare), ma formalmente non appartiene alla mano pubblica. E quindi potrebbe essere utilizzata per fare varie operazioni finanziarie senza accollarsi poi l'accusa di aver rimesso in piedi l'industria pubblica.

I PROBLEMI, però, sono tre. Il primo è che la Cdp (come viene chiamata) non ha risorse infinite. Il secondo è che la sua dirigenza (Franco Bassanini ne è il presidente) è fatta da persone serie che non hanno alcuna voglia di imbarcarsi in missioni impossibili, dove sono già falliti tutti gli altri. La terza questione è la più seria e è anche quella che dovrebbe sollevare qualche imbarazzo. Come si finanzia la Cdp? Di chi sono i soldi che adesso i politici vorrebbero investire? Sono della parte meno abbiente dell'Italia. La Cdp amministra il risparmio postale, cioè di chi non è arrivato nemmeno a un fondo di investimento o a una banca, ma che si fida solo della Posta. E così ne viene fuori una sorta di

paradosso sociale. Alitalia, Telecom e altre realtà in tutti questi anni non hanno trovato nessun 'capitalista' disposto a metterci davvero dei denari. E adesso c'è qualche problema. Allora si pensa di organizzare dei salvataggi (o dei trasferimenti di proprietà) utilizzando i pochi risparmi della parte più minuta dell'Italia. Insomma, i big del capitalismo italiano (giustamente) pensano alle loro aziende. Le banche hanno già perso tutto quello che potevano. E allora lo Stato pensa al resto, utilizzando gli ultimi denari rimasti in circolazione: quelli del risparmio postale. Non è così che si gestisce un Paese. Anche perché, se si comincia con due o tre salvataggi, poi sarà impossibile dire no a tutte le altre situazioni di crisi che nel frattempo saranno maturate. E la Cdp non ha risorse infinite: ha solo i soldi di tanta povera gente. Soldi che meritano qualche riguardo.



DE-INDUSTRIALIZZAZIONE

Capitalismo anno zero

Enrico Grazzini

Telecom, Alitalia, Finmeccanica-Ansaldo, Ilva. Ma anche i casi Fondiaria-Sai, Mps, Fiat-Chrysler e molti altri dimostrano in maniera lampante la fase finale del processo di smantellamento del capitalismo italiano.

Un capitalismo che di fronte alla globalizzazione finanziaria sta letteralmente fallendo.

Mentre Letta è in giro per il mondo a implorare investimenti esteri per l'Italia, le maggiori imprese italiane chiudono. A proposito, si dice che anche Pirelli verrà ceduta. L'intervento pubblico della Cassa Depositi e Prestiti e l'iniziativa dei lavoratori costituiscono allora forse l'unica possibilità di resistere al fallimento.

GLa Cdp e la partecipazione dei lavoratori al governo dell'impresa possono diventare gli unici fattori di riscossa per salvare il sistema industriale italiano, quello che a suo tempo aveva fatto entrare l'Italia nel G7.

L'Italia ha ancora un futuro come paese industriale avanzato? Bisognerebbe innanzitutto «licenziare i padroni», come suggeriva nel suo saggio Massimo Mucchetti (attuale presidente pd della Commissione Industria, Commercio, Turismo). Già nel 2003 Mucchetti dimostrava, conti alla mano, che il capitale pubblico nel suo periodo d'oro aveva «creato valore» per l'economia nazionale mentre gli azionisti privati stavano «distruggendo valore» (azionario) delle loro società per magari arricchirsi sul piano personale. I casi Fonsai (Ligresti) e Telecom Italia, pur nella loro diversità, sono esemplari. Ma anche Fiat se ne sta andando in America e Mediobanca, crocevia del capitalismo italiano, sta smantellando le partecipazioni incrociate che hanno sostenuto fino ad oggi il sistema malato del

«capitalismo privato di relazione».

La storia di questo fallimento è lunga e complessa ed ha a che fare con lo smantellamento dell'Iri, del suo fallimento legato alla lottizzazione partitica, alla corruzione dilagante e all'ingresso dell'Italia nell'euro, alla necessità di fare cassa svendendo ai privati le migliori aziende pubbliche (come Telecom Italia) per rientrare nei parametri di Maastricht.

Tuttavia le privatizzazioni sono fallite, la corruzione privata non è stata minore di quella pubblica e i capitalisti italiani si sono dimostrati più propensi a sfruttare le aziende ex pubbliche per ottenerne rendite e vantaggi finanziari che a innovare e competere sui mercati.

Ma la storia la faranno gli storici. Ora occorre capire se e come è possibile uscire da questa situazione rovinosa. Per alcune aziende è probabilmente troppo tardi: è impossibile salvarsi dalla (s)vendita agli operatori esteri. Per altre occorre tentare di rilanciarle e di mantenere il controllo sulle tecnologie avanzate. L'unico soggetto che potrebbe intervenire per sborsare gli ingenti capitali indispensabili per il rilancio industriale è la Cassa Depositi e Prestiti, la società privata controllata però dal Tesoro italiano e dalle Fondazioni bancarie.

La Cdp ha infatti finalità pubbliche e disponibilità finanziaria per decine di miliardi. Il governo e il Parlamento italiano dovrebbero da-

re alla Cdp il mandato preciso di intervenire - direttamente o indirettamente - per acquisire il controllo delle aziende industriali e di servizi avanzate.

Purtroppo però il governo Letta-Alfano si limita a fare il ragioniere: punta solo a rientrare dal deficit pubblico nel tentativo di rispettare i parametri di Maastricht, e quindi strozza l'economia in un periodo in cui bisognerebbe investire. In nome di una vetusta e disastrosa ideologia liberista non vuole fare politica industriale e abbandona le aziende che sono i pilastri dell'economia italiana. Eppure non è vero che, come dice il dogma liberista, tutte le aziende pubbliche sono e devono essere sempre fallimentari: in Italia per esempio Eni ed Enel possono avere un ruolo positivo.

Il Parlamento dovrebbe allora obbligare il governo a ripubblicizzare i beni comuni nazionali, come la rete pubblica di telecomunicazioni, in modo che il paese ritorni ad avere un futuro. Ma la statalizzazione non basta. Non si devono ridare le aziende in mano alle consorterie statali e alle clientele politiche. Per evitare la corruzione partitica che ha rovinato l'Iri, si potrebbe adottare il modello tedesco di governo delle imprese da ripubblicizzare. I lavoratori, come accade in Germania, devono potere eleggere direttamente non solo il consiglio sindacale ma anche i loro rappresentanti nel cda delle imprese: i lavoratori do-

no potere influire sulle strategie e sulla gestione aziendale perché sono loro i principali interessati allo sviluppo delle imprese pubbliche.

La partecipazione dei lavoratori nel Cda delle aziende è la migliore garanzia che le imprese non verranno svendute al capitale estero e alla speculazione; inoltre, come dimostra il successo dell'economia tedesca, la partecipazione dei lavoratori è indispensabile per competere efficacemente nell'economia della conoscenza. Tutte le maggiori imprese tedesche hanno nel consiglio di amministrazione metà dei consiglieri eletti dai lavoratori; e molte aziende di successo, come la Volkswagen, vedono anche la partecipazione del capitale pubblico.

Il patriottismo economico è necessario per contrastare la globalizzazione selvaggia. Purtroppo il modello tedesco di co-determinazione nel governo delle imprese è ancora sottovalutato o ignorato (o disprezzato) dalla sinistra politica e sindacale italiana (e avversato ovviamente dalla destra e dalla Confindustria). Qualcosa sta però finalmente cambiando: Susanna Camusso, segretario della Cgil, sul *Corriere della Sera* suggerisce per la prima volta di applicare l'articolo 46 della Costituzione: «La Repubblica riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare alla gestione delle aziende». Solo l'intervento del capitale pubblico e la partecipazione dei lavoratori alla gestione delle imprese possono salvare le grandi aziende italiane dal disastro, dalla svendita, dal fallimento.



L'italianità è una risorsa solo se accompagnata da piani concreti

DI ANGELO DE MATTIA

Il concetto di italianità correttamente inteso - che presuppone la parità di condizioni tra soggetti italiani e soggetti esteri - non dovrebbe suscitare scandalo oppure essere oggetto di una tardiva damnatio come sta accadendo in questi giorni, in relazione ai casi Telecom, Alitalia e Ansaldo, anche da parte di sostenitori della prima ora di una linea di difesa nazionale. Il fatto è che, adottate alcune scelte in nome della esigenza di non disperdere un patrimonio nazionale di conoscenze, di saperi, di esperienze e di tecnologie, rilevata l'essenzialità di infrastrutture di comunicazione e di trasporto, occorrono poi politiche adeguate per dare sostanza alle scelte iniziali. Non solo: occorrono anche un mercato mobiliare ampio ed efficiente, l'esistenza di investitori istituzionali, dunque una minore dipendenza delle imprese dal sistema bancario, nonché un assetto del capitale che non si fondi sugli incroci societari, sui patti di sindacato, sulle piramidi societarie, sulle scatole cinesi. Poi è necessario che si prendano di petto gli annosi problemi della produttività totale dei fattori e della competitività. Trope condizioni? Forse, ma il fatto che finora non ne sia stata assolta almeno una con soddisfazione ci dice che alla fine, e seguendo il ragionamento del presidente Letta, è inutile e fuorviante prendersela con le scelte degli altri azionisti di Telco che hanno dato il via libera a Telefonica, dopo che hanno lungamente dovuto registrare perdite significative nell'interessenza e le soluzioni alternative si sono profilate o tali da addossare un onere maggiore ai rispettivi bilanci ovvero ancora non chiare e già con alcune controindicazioni. Le scelte di sistema - parola che non demonizzo - se tali sono, hanno allora bisogno di un sistema che non sia solo evocato all'atto della decisione da assumere per sottrarre quella grande impresa o quel gruppo imprenditoriale a una egemonizzazione estera. E hanno poi bisogno di strategie, di investimenti, di organizzazioni, di gestioni che non si allontanino dalla profitabilità, in grado di incidere sugli indebitamenti, di competere efficacemente. E poi, come accennato, c'è

bisogno di politiche industriali, di uno Stato, il cui governo non si limiti a suscitare, in un dato momento, un orgoglio patriottico, dopo un po' dimenticandosi del ruolo svolto: e ciò riguarda tutti gli esecutivi che si sono succeduti dall'ultimo riassetto della Telecom insieme con quelli precedenti.

Ma c'è anche il caso del governo, l'ultimo di Berlusconi che, sotto la spinta del ministro Tremonti, tenta velleitairamente di impedire l'acquisizione estera di Parmalat ed emana una norma che consente la procrastinazione dell'assemblea già convocata, ma al dunque deve accorgersi che la cordata italiana prefigurata non esiste: dovendosi competere in termini di disponibilità di risorse - il cucciano titolo V, «chi ha i soldi ha vinto» - Lactalis interviene e conquista il gruppo in questione.

E che dire dell'invincibile armata convulsamente affastellata per Alitalia? Se mancano le predette condizioni, viene il momento in cui i privati decidono secondo le proprie convenienze; in specie, se essi amministrano il risparmio del pubblico hanno un dovere rafforzato di tutelare l'equilibrio finanziario delle rispettive imprese partecipanti. È difficile ipotizzare uno stop alle loro scelte, se essi le hanno decise con determinazione e sulla base di accurate valutazioni anche prospettiche. Ma è un classico di queste vicende che poi i più accesi liberisti, a buoi fuggiti, si convertano e chiedano alla mano pubblica di intervenire. Qui, naturalmente, vi è la risposta di Letta sulla vigilanza che il governo eserciterà su questa vicenda, con particolare riferimento alle strategie e all'occupazione. Non mancano, tuttavia, i campi di intervento dell'esecutivo, pur senza ledere le decisioni autonome dei privati: innanzitutto vi è la cruciale questione della rete. È stato grave avere finora temporeggiato nella decisione di scorporo: è qui che si concreta un rilevante interesse pubblico; è qui che dovrebbe valutarsi l'attivabilità della ancora purtroppo non completa normativa

Golden Power. Compete all'esecutivo una scelta al riguardo. Vi è altresì il terreno delle regole del mercato con riferimento alla possibilità/ dovere di consolidare o no - che spetta valutare all'organo di controllo e non è affatto una questione semplice - i debiti di Telefonica e di Telecom, i quali insieme supererebbero 90 miliardi. Esiste, quindi, la questione della coesistenza in Brasile e in Argentina di entrambi i gruppi, Telecom e Telefonica visto che la Tim del Brasile è la fondamentale generatrice di reddito per la capogruppo. Ieri il presidente Franco Bernabè, nell'audizione al Senato, ha indicato, nel quadro delle possibili alternative all'operazione spagnola e dopo aver detto che ha appreso di quest'ultima solo dai giornali, la vendita delle partecipate nei due citati Paesi, oltre a un aumento di capitale che sia mirato non solo a evitare il declasamento del debito, ma anche a rilanciare la società: tuttavia, qui ritorna la questione dell'indisponibilità degli azionisti che non si possono costringere a una operazione che non giudicassero valida per i loro programmi. In definitiva, occorre valutare con precisione ciò che può e ciò che non può fare lo Stato in questa vicenda, come in quella, incombente, dell'Alitalia, nella quale Air France-Klm potrebbe salire al 50%. Ma, se si guarda alla lunga vicenda di Telecom, non si può non rilevare una storia di errori pubblici e privati, a cominciare dalla pretesa di governare il gruppo, all'epoca della prima privatizzazione, con il famoso nocciolino. E allora questo epilogo dovrebbe, al dà del pur importante caso specifico, istruire perché si cambi. Non si può continuare con il depauperamento del tessuto industriale, considerati anche i casi di numerose acquisizioni estere succedutesi in questi ultimi tempi, pur senza dimenticare le nostre acquisizioni all'estero. Occorrono politiche industriali e un rinnovamento delle regole del mercato finanziario, in specie del Testo unico della finanza. È necessario finalmente un segnale di discontinuità per evitare di continuare solo a piangere sul latte versato. (riproduzione riservata)



TIRO A SEGNO

Il numero tre e la maledizione dell'Italia

di Riccardo Riccardi

Il numero tre è diventato il simbolo italiano. Il 3%, e ci risiamo, costituisce il rapporto tra deficit/Pil, rapporto che non può essere sfiorato pena la sanzione europea. Il Pil rappresenta il fatturato della nazione, il deficit, lo dice la parola. Non paia una esercitazione matematica.

L'Italia, da anni è in recessione. Questa da malattia transitoria sta diventando cronica e non riusciamo a trovare l'antibiotico giusto per debellarla. Ancora. Tutti i media parlano di Telecom e Alitalia che causa il loro pesante indebitamento e con un conto economico che fa acqua da tutte le parti, stanno per passare di mano a imprese straniere, interessate non tanto ai marchi e alle aziende, quanto alle potenzialità di mercato di Telecom e Alitalia. Appunto.

Poi il caso ILVA, e siamo arrivati al numero tre, azienda tra le più importanti in Europa, gestita non più da imprenditori, ma da occhialuti burocrati che parlano di lavoro, tanto perché hanno la lingua in bocca, poco collegata ad un cervello, ninnolo allo interno della testa. Non vogliamo entrare nel merito del grave problema della salute.

Non siamo competenti e quindi preferiamo tacere. Resta il fatto che aziende del Nord sono ferme e incolpevoli lavoratori a spasso. Se poi il tre diventa doppio, cioè trentatre, anch'esso per cento, stiamo parlando di tre partiti che non hanno vinto e invece di seguire la praticità tedesca, fanno una coalizione, al cui interno se le danno di santa ragione. L'ultimo trentatre alla opposizione si limita a proclami volgari. Come fa l'economia a riprendere? Si dice che il nostro è un capitalismo senza soldi. È vero perché i ricchi sono diventati tali per metodi bustarella e non per la intraprendenza rischiosa che viene punita. Il nostro sfilacciato paese nonostante l'eredità pregressa e le bellezze naturali sta diventando colonia.

Abbiamo piccoli imprenditori che nonostante tutto operano e si dannano. Fisco, fallimenti e lavoro mancante, le tre componenti del gas nervino che sta distruggendo le famiglie rappresentate dai polli di Renzo. Si beccano mentre stanno andando in padella.



COME A WATERLOO

Del declino del capitalismo italiano

Frankamente invidiavamo la sicurezza con la quale il presidente del Consiglio si è detto convinto che l'anno si chiuderà con un segno positivo per la produzione italiana, quando tutti i dati hanno finora confermato come il nostro Paese sia ancora in recessione. Le classifiche Ocse ci dicono anche di un'ulteriore perdita di competitività e basterebbe la vicenda dell'Ilva di Taranto, con tutte le implicazioni nazionali sulla siderurgia a seminare dubbi profondi sullo stesso avvenire industriale che ci attende. Eppure Enrico Letta sfoggia ottimismo, beato lui. Più comprensibile la posizione del premier quando ricorda che l'introduzione di capi-

talì europei in Telecom ed ovviamente Alitalia, può anche rappresentare un'opportunità, nonostante siano molti a vedere in queste due vicende, il simbolo stesso del declino materiale del nostro capitalismo. Ex aziende pubbliche, privatizzate entrambe sotto il vessillo della difesa dell'italianità; Telecom ed Alitalia hanno dato risultati fallimentari. Gli azionisti italiani, i "capitani coraggiosi", che hanno impegnato le loro risorse con scarsa convinzione e sotto pressione politica hanno subito perdite finanziarie ingenti, accumulando un debito finanziario considerevole, nonostante piani industriali sempre più ambiziosi. Se si fossero cedute prima agli stranieri, lo

Stato ne avrebbe almeno guadagnato qualcosa. Ora ci sono più rischi, visto che gli stessi compratori, Telefonica e Air France, hanno i loro problemi. In ogni caso era evidente che i soci italiani non reggessero più la posizione. Per cui aspetteremmo a strapparci le vesti e saremmo tendenzialmente d'accordo con Letta. La situazione di Alitalia appariva la più critica. I Riva, ad esempio, sono soci, e il loro investimento è bloccato dalle vicende giudiziarie che li riguardano, Benetton e banca Intesa Sanpaolo hanno accumulato costantemente perdite. Mediobanca e Generali vogliono andarsene in fretta. Il cosiddetto "piano Fenice" che doveva rilanciare l'azienda, si è caratteriz-

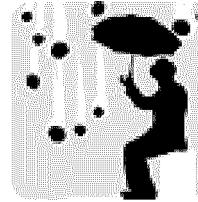
zato per un continuo sperpero di denaro. Telecom, con i 28 miliardi di debito messi a bilancio, prossima al declassamento del titolo da parte di Moody's a livello "spazzatura" non stava molto meglio. Può lo Stato, uscito dalla porta, rientrare dalla finestra? Gli insuccessi della privatizzazione lo esporrebbero ulteriormente, visto che molte perdite pregresse si sono già scaricate sui conti pubblici. Per cui è difficile capire gli strali che vengono lanciati da diversi esponenti del Pd e del Pdl in queste ore. Una gestione dissenziente prima e una privatizzazione forzata dopo, hanno prodotto questo risultato e la politica che ha le sue colpe precise, non può non rimettersi al mercato. E' vero che

l'Italia perde ulteriori posizioni in settori strategici anche sotto il profilo occupazionale, ma questa è la conseguenza inevitabile di quanto accaduto fino a questo momento. Il declino di un paese è dato dai suoi insuccessi, l'Italia ne ha accumulati sempre di più negli ultimi venti anni. Beppe Grillo ha chiesto di destinare i soldi della Tav per riacquistare le azioni di Telecom. Per farlo dovremmo disporre di un management capace di ottenerne quei risultati che sono stati mancati clamorosamente. Ci ricordiamo ancora quel giovane dirigente Telecom che si rivolgeva ai dipendenti chiedendogli di prendere ad esempio i trionfi militari di Bonaparte e ne citava uno solo, Waterloo.



PIOVONORIETRE

La gloriosa imprenditoria italiana Perfino peggio della politica



di Alessandro Robecchi

Tanti anni fa portavo i pantaloni corti, andavo in bici e facevo la raccolta delle figurine. E intorno a me era tutto un tuonare minaccioso: "Lo Stato non deve fare i panettoni!". "Lo Stato non deve fare le automobili!". "Lo Stato non deve fare l'acciaio!". Poi sono diventato grande e mi hanno spiegato che a fare l'economia devono essere gli imprenditori, questi eroi moderni che rischiano del loro e possono pure vincere, se sono bravi.

Ora, giorni nostri, non so i panettoni, ma le macchine le fa (?) Marchionne, l'acciaio lo fanno i Riva (!), le telecomunicazioni Tronchetti Provera, la compagnia aerea di bandiera Corrado Passera, Colaninno e alcuni coraggiosi imprenditori italiani che ci hanno spalato dentro una valanga di soldi (nostri), e ora la vendono ai francesi a meno di quanto offrivano cinque anni fa. Gli spagnoli si prendono Telecom, i francesi si prendono Alitalia, parlandone da viva, i marchi del lusso vanno anche loro verso la Francia, le fabbrichette vanno in Polonia durante le vacanze degli operai.

Ce n'è abbastanza per denunciare un grave caso di strabismo: tutto questo parlar male della politica e dei politici ha messo in secondo piano le gloriose capacità dell'imprenditoria italiana che rappresenta l'altra metà delle corruzione. In termini generali, certo, a grandi linee: dove passa una mazzetta c'è un politico da un lato e un imprenditore dall'altro.

E questo quando gli imprenditori non sono direttamente un'espressione politica, come furono i padroni "patrioti" che "salvarono" Alitalia, spinti da un Berlusconi in fregola elettorale e dalla speranza di futuri favori e contropartite. Ora si vede com'è andata a finire, con tanti saluti all'"italianità", parola che echeggiò forte e chiara su tutti i giornali e che adesso potete archiviare. Quanto alle telecomunicazioni, potete mettere in fila tutte le volte che ne avete sentito parlare come settore strategico, motore della modernità del paese eccetera, e anche quello potete archiviarlo per sempre, dato che con la vendita di Telecom tutti i maggiori operatori telefonici che operano in Italia sono stranieri.

A questo punto, il vero problema non è la spagnolità di Telecom o la francesità di Alitalia, ma l'italianità dell'Italia. Conosco l'obiezione: fare impresa in Italia è difficile, ma pare che sia difficile per gli italiani, perché se fosse difficile per tutti non verrebbero qui a comprare a man bassa. Poi, certo, possiamo fare collezione di belle frasi sulla casta, sulla politica, sui cialtroni che ci governano e che non spariscono mai. Perché invece i Colaninno, i Bernabè, i Tronchetti Provera, i Passera spariscono? Non pare: saltano da un consiglio di amministrazione all'altro come usignoli sui rami, quasi sempre lasciandosi dietro disastri epocali e balzando a combinarne di nuovi. Sempre salutati come salvatori della patria, coraggiosi innovatori, costruttori di ardite strategie accolte dalla ola dei commentatori che dopo due, tre, quattro anni si esercitano a demolire quelle costruzioni. Pure loro (i commentatori) non se ne vanno mai: il loro passare dagli applausi (evviva, si salvaguarda l'italianità di Alitalia!) ai fischii (ma che avete fatto! Dovevate vendere subito ai francesi!) nello stesso film, addirittura nella stessa scena, è garanzia di durata. Il concetto di responsabilità (ho detto/fatto/pensato una cazzata, me ne vado) non è contemplato, chi rompe non paga, non porta via nemmeno i cocci, e si prepara a nuovi mirabolanti successi.

@AlRobecchi

ALTRO CHE CASTA

I Colaninno, i Bernabè, i Tronchetti, i Passera saltano da un cda all'altro lasciandosi dietro disastri epocali e poi balzano a combinarne di nuovi



L'Italie s'indigne de la perte de ses fleurons industriels

La montée au capital d'Air France-KLM dans Alitalia sera discutée ce jeudi à Paris.

RICHARD HEUZÉ rheuze@lefigaro.fr
ROME

EUROPE « Olé ! » répond Enrico Letta, le premier ministre italien, au téléphone de Telecom Italia. C'est ainsi que Giannelli, le caricaturiste du *Corriere della Sera*, voit la vente de l'opérateur italien des télécommunications à l'Espagnol Telefonica. La presse de la péninsule s'indigne : « *L'Italie brade Telecom Italia !* »

Depuis New York où il participait à l'assemblée générale de l'ONU, le président du Conseil a promis de se montrer « vigilant », même si le gouvernement n'a pas « *vocation à s'ingérer dans un contrat entre groupes privés* ». Son prédécesseur, Mario Monti, n'a lui aucune

objection au fait que l'acheteur soit Telefonica, « *un groupe européen* ». L'Etat aurait dû pouvoir opposer sa « *golden share* », comme le prévoyait une loi sur la protection des secteurs stratégiques adoptée par son gouvernement en mars 2012. Encore aurait-il fallu que le Parlement promulgue les décrets d'application.

Avec 29 milliards d'euros de dettes pour 26 milliards de chiffre d'affaires, Telecom Italia, qui a connu cinq propriétaires italiens différents depuis sa privatisation en 1997, n'est guère un exemple de réussite industrielle. Il lui faudrait faire aujourd'hui des investissements massifs pour étendre en Italie le haut débit. L'espagnol Telefonica en a-t-il les moyens et la volonté ? Le Pr Gianluca Spina,

président de la Business School du Politecnico de Milan, en doute.

Cannibalisations

La vente de l'opérateur téléphonique intervient au moment où Alitalia, autre fleuron italien en difficulté, est sur le point de passer sous bannière française. Quand Air France-KLM avait généreusement proposé de l'acquérir en mars 2008 pour 3 milliards d'euros (en représentant autant de dettes), l'Italie, des syndicats au gouvernement de Silvio Berlusconi, s'était indignée. Le Cavaliere avait réuni à la hâte une cohorte d'industriels nationaux, les appelant des « *héros* ». Le sauvetage n'ayant pas donné les résultats escomptés, ces actionnaires s'apprêtent à liquider leurs parts pour 150 millions d'euros. Le mi-

nistre des Transports, Maurizio Lupi, qui voit ce jeudi son homologue Frédéric Cuvillier à Paris, affirme n'avoir « *aucune objection préalable au fait qu'Air France-KLM prenne 50 % d'Alitalia, mais (vouloir) connaître à l'avance le futur plan industriel* ».

Le Pr Spina met en garde contre les « *cannibalisations* » en citant le rachat par Alcatel de Telettra, qui a cessé toute activité de recherche dix ans plus tard. Il estime en revanche que d'autres acquisitions françaises en Italie ont été des succès. Telle celle de l'électricien Edison racheté par EDF en 2012. Ou encore celle de Gucci, passé dans l'escarcelle de PPR en 2004, que « *l'acheteur japonais perçoit toujours comme une marque florentine, et non française* ». ■

DES GROUPES EN DIFFICULTÉ

29
millions d'euros
Dette de Telecom Italia

280
millions d'euros
Perte nette
d'Alitalia en 2012



Le modèle capitaliste italien est en bout de course

Les liens étroits entre groupes et banques volent en éclats, et l'actionnariat familial manque de moyens

Analyse

Rome

Correspondant

Deux grands entrepreneurs italiens, Diego Della Valle et Giorgio Armani, sont dans une cour de récréation: dimanche 22 septembre, le premier, propriétaire de Tod's, dit au second: «*Moi, avec 25 millions d'euros, je restaure le Colisée de Rome. Et toi, que fais-tu pour l'Italie?*» Réponse pincée du couturier: «*Moi, je fais du mécénat en silence sans avoir à le claironner sur les toits.*» Une polémique entre deux représentants du «made in Italy», montée en épingle par la presse, qui anime les défilés de mode à Milan.

Mais, pendant que ces «petits coqs» polémiquent sur le point de savoir qui est le plus généreux pour sauver le patrimoine culturel italien, c'est le patrimoine industriel italien qui s'effiloche, traduisant tout à la fois un déclin du capitalisme d'affaires et un essoufflement du capitalisme familial.

L'espagnol Telefónica prend, sans faire de bruit, le contrôle de la holding Telco, actionnaire de Telecom Italia. Et Air France pourrait faire de même avec le transporteur Alitalia tout comme la société coréenne Doosan avec Ansaldi (conglomérat Finmeccanica).

Dans les deux cas, il s'agit d'entreprises privatisées: la première, Telecom Italia, en 1999, par le gouvernement de centre-gauche de Massimo D'Alema; la seconde, Alitalia, en 2008, par le gouvernement de droite de Silvio Berlusconi. Elles sont toutes deux criblées de dettes. Dans les deux cas, aussi, on retrouve les mêmes actionnaires – ou presque – au conseil d'administration de ces sociétés devenues une sorte de Salon où se retrouve le gratin de la finance et de l'industrie italiennes: des banques (Mediobanca, Intesa Sanpaolo), des assureurs (Generali, Fonsai) et des entrepreneurs, comme Marco Tronchetti Provera, patron du groupe Pirelli.

Exemple éclairant: Roberto Colaninno, propriétaire du constructeur de scooters Piaggio et actuel président d'Alitalia, fut un des bénéficiaires et un des artisans de la privatisation de Telecom Italia.

Pour l'Etat, disposer d'un consortium d'actionnaires – toujours prêts à investir d'autant plus promptement qu'ils ont déjà d'autres liens d'intérêt avec lui – a un avantage politique. Ils garantissent l'italianité de façade des entreprises et flattent l'orgueil national. En contrepartie de leur «effort», ces actionnaires jouissent d'un avantage économique et financier.

«Vision stratégique»

Faute d'avoir une stratégie industrielle claire, en raison de leur méconnaissance du système dans lequel ils investissent, ils se contentent toutefois, le plus souvent, de rembourser leur mise de fond avec les branches saines de l'entreprise, avant d'en partir quand celle-ci s'effondre.

«*Certes, les actionnaires ont*

manqué d'une vision stratégique, mais ce n'est pas le plus important à mes yeux, explique Gianluca Spina, professeur de gestion à l'université polytechnique de Milan. *Le principal problème de ces entreprises résidente dans le fait que les grandes banques actionnaires qui garantissaient l'accès à un crédit quasi illimité ont dû, en raison de la crise, se concentrer sur la sauvegarde de leur patrimoine au détriment de leurs partenaires. C'est arrivé en Allemagne et en France.*»

Ce recul du capitalisme d'affaires se double d'une crise du capitalisme familial, l'autre pilier du modèle industriel italien. Des marques prestigieuses, exportatrices, porteuses d'un savoir-faire inégalé depuis des générations, se retrouvent obligées de se vendre, pour le plus grand bonheur des géants du luxe français, LVMH et Kering (ex-PPR). Dernier épisode en date de cet intense shopping: le rachat de 80% du spécialiste du cachemire Loro Piana, pour 2 milliards d'euros, par LVMH.

Cette fois encore, la raréfaction du crédit est en cause. Pour se développer, ces entreprises, dont l'actionnariat familial ne permet pas d'investissements lourds, n'ont d'autres choix que de s'en remettre à d'autres, plus grandes qu'elles.

«*Beaucoup ont été fondées dans les années du boom économique de l'après-guerre, explique M. Spina. Elles sont aux mains de la troisième génération de dirigeants. Les fils et petits-fils n'ont pas toujours la fibre entrepreneuriale des fondateurs.*»

La prise de contrôle de grandes marques italiennes par des groupes étrangers avait généré, au printemps, une vaste introspection de la part des capitaines d'industrie transalpins. Chacun y allait de sa recette: mise en Bourse, recherche de nouveaux partenaires, mise en réseau des compétences. L'été y a mis fin. En attendant, Diego Della Valle a écrit un communiqué dans lequel il se dit «désolé» de la réaction de Giorgio Armani... ■

PHILIPPE RIDET

TRASPORTI

Alitalia, il giorno della verità
Aumento di capitale da 150 milioni

L'allarme di Aeroporti di Roma: sono a rischio occupazione e collegamenti intercontinentali

Barbera e Pitoni A PAGINA 11

SISTEMA-PAESE
IL RISIKO DEGLI AEREI

Oggi il consiglio, ok all'operazione dai grandi soci. Adr: una crescita dei francesi può penalizzare Fiumicino



In apparenza sembra una mossa difensiva, in realtà è il primo passo di Alitalia verso le nozze con i franco-olandesi. Stamattina Colaninno e soci riuniscono il consiglio di amministrazione della compagnia italiana, all'ordine del giorno la richiesta di un aumento di capitale fino a 150 milioni di euro. Lo sottoscriverà per certo la Immsi del presidente Roberto Colaninno: fonti industriali riferiscono che ieri il suo consiglio di amministrazione avrebbe già deliberato il sì per una cifra compresa fra gli 11 e i 12 milioni di euro. Con molta probabilità diranno sì altri tre grandi soci: Intesa Sanpaolo, la famiglia Benetton (hanno circa il 9% ciascuno), e soprattutto Air France-Klm, primo socio con il 25%.

L'amministratore delegato Del Torchio e Colaninno vogliono evitare il rischio che il socio franco-olandese si metta ad attendere sull'argine i resti di un'azienda fallita: questo è ciò che ieri hanno riferito in un incontro con il ministro dello Sviluppo Zanonato. L'aumento di capitale serve ad allungare la vita ad Alitalia, ma in realtà, non potendo prescindere dal consenso del socio straniero, serve allo stesso ad avvicinare la fusione senza contraccolpi. Il problema non è il se, ma il come e il quanto.

Nelle scorse settimane Del Torchio aveva quantificato in 355 milioni le esigenze di cassa, reperibili per 55 milioni dai soci che non avevano sottoscritto un precedente prestito di 150 milioni, altri 300 attraverso la ristrutturazione del debito, l'allungamento delle scadenze e il reperimento di mezzi finanziari freschi sul mercato. Il debito Alitalia ammonta complessivamente a 1,1 miliardi, circa 500 dei quali sono esposizioni verso le banche, il resto è frutto degli impegni presi da Alitalia per

l'acquisto degli Airbus ordinati da Carlo Toto, tuttora socio ed ex patron dell'Air One.

Il primo ostacolo da superare è questo: i francesi chiedono l'allungamento delle scadenze dei debiti con le banche e la revisione dei contratti con

Toto, potendo già contare, per l'acquisto degli aerei, sulle proprie opzioni.

L'altro nodo da sciogliere è capire che fine farà la quota inopposta dell'aumento di capitale, viste le difficoltà finanziarie e giudiziarie di numerosi soci di minoranza. Che ne sarà ad esempio delle quote che certamente non sottoscriveranno Riva, Ligresti o Bellavista Caltagirone? Lo farà Air France aumentando in questo modo la sua partecipazione fino a raggiungere il 50% delle quote? Molto dipenderà dall'esito della trattativa sul debito e da quella - parallela e sotterranea - della politica.

Già, la politica. Perché a dispetto del fatto che Alitalia ed Air France sono aziende private, trattandosi di due ex compagnie di bandiera i rispettivi

governi avranno voce in capitolo. Proprio oggi, mentre il cda di Alitalia discuterà l'aumento di capitale il ministro dei Trasporti Lupi incontrerà l'omologo francese Frederic Cuvillier. I transalpini vorrebbero un vertice a bassa intensità mediatica, eppure la questione Alitalia è al secondo punto all'ordine del giorno. Il governo francese è tuttora azionista di maggioranza, e proprio per questo non vuole dare la sensazione di mettere l'ultima parola scavalcando i vertici della compagnia e gli altri azionisti, a partire dagli olandesi.

Fra le garanzie che va cercando Lupi c'è quella di mantenere un flusso regolare di voli in Italia e verso le principali rotte intercontinentali, i livelli occupazionali, non penalizzare gli aeroporti italiani. Non è un caso se ieri Aeroporti di Roma, la società controllata dalla famiglia Benetton e gestore dello scalo di Fiumicino, ha detto di essere preoccupata che l'operazione penalizzi l'aeroporto, facendo saltare i progetti di ampliamento già in cantiere.

Twitter @alexbarbera
@Antonio_Pitoni

100
milioni

È il valore più basso previsto per l'aumento di capitale necessario a far sopravvivere la compagnia aerea

355
milioni

Sono le esigenze di cassa per Alitalia, reperibili in parte ricorrendo ai soci e in parte con la ristrutturazione del debito

I poteri del governo. I tempi di approvazione del regolamento rendono inservibile la legge

Un ritardo di 380 giorni

di Gianni Dragoni

Il ritardo è di 380 giorni. Riguarda la mancata emanazione dei regolamenti che attuano la legge di riforma della golden share dell'11 maggio 2012, nell'articolo 2 sui «settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni». Senza regolamenti la legge è uno strumento inservibile.

Il governo non potrebbe esercitare i «poteri speciali» per tutelare l'interesse nazionale, come ad esempio imporre ai compratori condizioni sugli investimenti o sul mantenimento dei presidi industriali, in caso di passaggio a proprietà straniera di importanti aziende come quelle di cui si discute in questi giorni: Telecom Italia, Alitalia e le tre Ansaldo di Finmeccanica che producono turbine elettriche, treni, impianti di segnalamento ferroviario.

Per una coincidenza diabolica (o forse non è una coincidenza) si tratta di aziende che coprono, anche se non li esauriscono, tutti i settori rimasti privi del pezzo finale della regolamentazione della

nuova golden share.

Di chi è la colpa? Del governo, o meglio dei governi e della burocrazia ministeriale, in particolare Economia e Sviluppo economico. L'iniziativa del governo Letta si è aggiunta a quella dell'esecutivo di Mario Monti, che varò la nuova golden share.

Il ritardo sorprende di più se si ricorda che, per evitare una condanna all'Italia dalla Ue nella procedura d'infrazione contro la vecchia golden share, le nuove norme furono varate d'urgenza, con un decreto legge il 15 marzo 2012, avallato dal presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Il decreto è stato convertito dal Parlamento nella legge n. 56 del 2012, in vigore dal 15 maggio dell'anno scorso.

IL PARADOSSO

Le nuove norme furono varate d'urgenza per evitare una condanna della Corte di giustizia Ue sulla vecchia golden share

La nuova legge ha previsto poteri più leggeri e meno discrezionali, ad esempio il governo può porre il voto contro l'acquisto di una partecipazione dall'estero solo in condizioni di estrema gravità e solo verso soggetti extracomunitari (tranne nella difesa, dove i poteri sono più ampi), ma l'ambito di applicazione è stato ampliato dalle aziende pubbliche (o privatizzate come Telecom) alle imprese private, purché le attività siano «di rilevanza strategica».

Occorrevano però dei successivi regolamenti per individuare cosa è strategico e cosa non lo è. Questo regolamento è stato emanato (con un Dpcm) solo per le attività della difesa e sicurezza nazionale dell'articolo 1 della legge. Anche questo però in ritardo: tra la prima approvazione a Palazzo Chigi e la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, il 4 febbraio 2013, sono passati circa sette mesi.

I regolamenti che dicono quali sono le attività strategiche nell'energia, nei trasporti e nelle comunicazioni dovevano essere

adottati entro 120 giorni dall'entrata in vigore della legge, cioè entro l'11 settembre 2012. Così in molti settori l'Italia è senza golden share, né sarebbe pensabile utilizzare le vecchie norme, contestate dalla Ue.

Non si tratta di invocare il voto alle acquisizioni dall'estero, non ci sarebbero i presupposti. Il governo però potrebbe porre condizioni al compratore per tutelare le imprese italiane, come ha fatto con General Electric che ha comprato Avio, grazie al Dpcm sulla difesa. Ma a causa del ritardo non potrà farlo se in poche settimane si arrivasce alla vendita di Telecom, Alitalia, Ansaldo Energia.

Il governo tenta di portare i regolamenti mancanti sulla golden share al Consiglio dei ministri di domani. Ma perché entrino in vigore devono avere il parere delle commissioni parlamentari e c'è un'altra traiettoria burocratica, passeranno alcuni mesi. Per accelerare sul caso Telecom a Palazzo Chigi si sta pensando anche di fare una modifica al regolamento sulla difesa e includere le reti di comunicazioni tra le attività strategiche. Per salvare la rete, a Telecom verrebbe messa la divisa. Chissà cosa direbbe la Ue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NORMATIVA

Il ritardo

■ Sono 380 i giorni di ritardo nell'emanazione dei regolamenti di attuazione della legge di riforma della golden share (detta anche «golden power») dell'11 maggio 2012, nella parte prevista dall'articolo 2 sui «settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni».

I «poteri speciali»

■ Senza questi regolamenti il governo non può esercitare i «poteri speciali» previsti per tutelare l'interesse nazionale, come ad esempio imporre agli acquirenti condizioni sugli investimenti o sul mantenimento dei presidi industriali, in caso di passaggio a proprietà straniera di importanti aziende italiane come i casi proprio in questi giorni in discussione: Telecom Italia, Alitalia e le imprese con il marchio Ansaldo del gruppo Finmeccanica



I nodi del sistema Italia
LA COMPAGNIA DI BANDIERA

Il piano approvato dal consiglio

Per evitare bancarotta chiesti almeno 100 milioni ai soci (oltre ai 55 già deliberati) e 300 alle banche

Nuova convocazione

Il cda si riunirà nuovamente il 3 ottobre per fare il punto sulla trattativa con gli istituti

Alitalia, «manovra» da 455 milioni

No di Air France-Klm in cda: pochi 100 milioni di ricapitalizzazione nell'attuale situazione

ROMA

ESCLUSIVA Alitalia-Cai chiede almeno 155 milioni di euro ai soci e altri 300 milioni alle banche per evitare la bancarotta. È una manovra da almeno 455 milioni quella varata ieri a maggioranza dal consiglio di amministrazione dell'Alitalia, presieduto da Roberto Colaninno. A sorpresa i rappresentanti del socio Air France-Klm hanno votato contro il piano finanziario, sostenendo che ci vorrebbe un aumento molto più consistente e dopo si potrebbe negoziare in condizioni di maggior forza con le banche una ristrutturazione del debito.

È stata una riunione di sei ore nella quale il cda ha preso atto della drammatica situazione economico-finanziaria della compagnia, in crisi di liquidità e reduce da un primo semestre con una perdita netta di 294 milioni, come anticipato ieri dal Sole 24 Ore. I francesi hanno votato contro anche l'approvazione dei conti semestrali.

Per evitare di portare i libri in tribunale la compagnia ha bisogno di un aumento di capitale urgente e di nuovi finanziamenti

bancari. Il pagamento degli stipendi è a rischio, dice la semestrale. Il cda Alitalia, su proposta dell'amministratore delegato, Gabriele Del Torchio, ha approvato una proposta di mini-ricapitalizzazione, «non inferiore a 100 milioni», che andrà al vaglio dell'assemblea degli azionisti il 14 ottobre. La medesima proposta è accompagnata da una richiesta (diretta a tutti i soci) di completare la sottoscrizione del prestito obbligazionario convertibile per 55 milioni deliberato in febbraio ma non versato da una parte dei soci italiani. Di fatto anche questo è un aumento di capitale.

La proposta è passata con il voto favorevole dei soli consiglieri che rappresentano i venti soci italiani, presenti in 13 contro i 4 franco-olandesi. Air France-Klm, primo azionista con il 25%, nei giorni scorsi aveva detto che prima di votare una ricapitalizzazione con la quale potrebbe aumentare la sua quota vuole vederci chiaro nei conti e chiede una ristrutturazione dei debiti. I francesi non sottoscriveranno la loro quota sulla parte mancante (in tutto 55 milioni) del prestito obbligazionario, che già hanno versato in marzo.

Ai francesi rimane comunque la possibilità, se verseranno la loro parte sui 100 milioni di aumento di capitale puro chiesti ai soci (cioè 25 milioni, cifra facilmente alla loro portata anche se hanno conti in rosso), di aumentare la quota nel capitale di Alitalia, perché buona parte dei soci italiani non vuole o non può sottoscrivere la ricapitalizzazione (i soci in questa condizione avrebbero almeno il 50% del capitale).

Non basta però questa mini iniezione a risollevare Alitalia dai problemi finanziari. Il cda guidato da Del Torchio chiede alle banche altri prestiti per il fabbisogno di 300 milioni indicato dal piano industriale approvato in luglio, per questo il cda, secondo il comunicato, «ha approvato di sottoporre ai soci e al sistema bancario la manovra finalizzata al finanziamento del fabbisogno indicato dal piano industriale».

Il cda è stato riconvocato il 3 ottobre «per aggiornamenti». Tra una settimana si farà il punto con le trattative con le banche, le più esperte sono Unicredit, Intesa Sanpaolo, Popolare di Sondrio e Mps. Le banche finora hanno posto come condizione di dare al-

tri prestiti che i soci mettano mano al portafoglio. Dipenderà anche dalla loro risposta l'adesione dei soci alla ricapitalizzazione che dovrà essere votata in assemblea il 14 ottobre.

Il passivo di 294 milioni è la perdita semestrale più alta da quando esiste la Cai dei soci privati italiani, dal 2009, nel primo semestre 2012 la perdita era di 201 milioni. Questo risultato ha portato il patrimonio netto consolidato sottozero, a circa -93 milioni al 30 giugno scorso.

I ricavi nel semestre sono diminuiti del 4% circa a 1.621 milioni, i passeggeri sono diminuiti del 4% a 10,7 milioni. Alitalia dichiara una perdita operativa (ebit) di 198 milioni nel semestre, rispetto a -169 milioni nello stesso periodo 2012. Sul risultato netto del semestre pesano anche 47 milioni di accantonamenti straordinari legati al contenioso fiscale sulle società irlandesi facenti capo a Carlo Toto (ex proprietario di Air One e ora socio di Alitalia). L'indebitamento finanziario netto al 30 giugno si è ridotto dai 1.023 milioni di marzo a 946 milioni.

G.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CORRIDAIERE

300 milioni

Il ricorso al sistema bancario

La quota della manovra varata dal Cda Alitalia-Cai coperta dai prestiti chiesti alle banche

294 milioni

La perdita netta

Quella registrata nel primo semestre 2013 dalla compagnia di bandiera. La più alta dal 2009

-4%

La flessione dei ricavi

Il calo registrato nel periodo gennaio-giugno, ha portato il

fatturato a 1,62 miliardi

10,7 milioni

I passeggeri

Anche in questo caso la flessione del semestre è stata del 4%

CONTI IN PERDITA

Il passivo di 294 milioni registrata nel primo semestre di quest'anno è la perdita più altra dal 2009. I ricavi sono scesi del 4%



Misone a Parigi. Incontro con il collega Cuvillier

Lupi vola a Parigi e attacca Zanonato: francesi prima scelta

Marco Moussanet

PARIGI. Dal nostro corrispondente

Il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, a Parigi per un incontro con il collega Frédéric Cuvillier, polemizza con il ministro dello Sviluppo economico Flavio Zanonato - che nell'intervista sul Sole 24 Ore di ieri aveva espresso un giudizio sostanzialmente negativo all'ipotesi di un rafforzamento di Air France-Klm in Alitalia, aprendo la porta ad altri partner - e conferma che la prima scelta, per la compagnia italiana, rimane quella di un accordo con il gruppo franco-olandese.

«L'opinione di Zanonato è certo apprezzabile - ha detto Lupi - ma mi sembra che abbia ben altri temi, molto importanti, di cui occuparsi. A partire dall'Ilva. Come d'altronde ognuno di noi. Ed è opportuno che ciascuno si dedichi agli ar-

gomenti che segue e conosce meglio. Ricordo che quello di Alitalia è un dossier di cui ci occupiamo da mesi».

Lupi ha quindi ribadito che siamo in presenza di aziende private, anche se lo Stato francese ha il 15% di Air France-Klm, e che il ruolo dei Governi non è quello di entrare nel merito delle trattative. Ma di salvaguardare il ruolo di settori ritenuti strategici, com'è il caso di quello aeroportuale.

«Confermo - ha detto Lupi - che da parte nostra non c'è alcuna preclusione nei confronti di Air France. A condizione che l'Italia non diventi un mercato regionale finalizzato a portare traffico a Parigi e che vengano salvaguardati i livelli occupazionali».

«Quello che conta - ha aggiunto il ministro - non è la nazionalità di chi ha la maggioranza, ma che Alitalia rimanga una compagnia internazionale.

Quello del 2008 è stato un tentativo giusto, che ha evitato la regionalizzazione della società. Nel frattempo il mercato è radicalmente cambiato ed è evidente che oggi da soli non ce la sifa. Alitalia lavora con Air France da cinque anni, è il principale azionista ed è il primo interlocutore naturale. Mi sembra ovvio e giusto che si parta da lì».

Intanto da Air France - il cui cda del 3 ottobre, ufficialmente dedicato al confronto con i sindacati sul piano di ri- strutturazione, potrebbe discutere anche di Alitalia - confermano l'interesse per l'ex compagnia di bandiera («In caso contrario l'avremmo già detto») e per il mercato italiano (il terzo in Europa per il gruppo franco-olandese). E aggiungono che se l'operazione si fa, «andrà spiegato molto bene che si tratta di una soluzione volta al rafforzamen-

to di Alitalia, oggi molto fragile». Solo così, dicono, «la nostra posizione sarà credibile».

A supporto di questa linea ricordano i risultati dell'alleanza del 2004 tra Air France e Klm: «Allora tutti dicevano che non avrebbe funzionato. E invece ha funzionato. Se non l'avessimo fatta forse nessuno dei due esisterebbe più, oggi. Mentre c'è stato un rafforzamento reciproco».

Spiegano che è stato scelto il modello del doppio hub - il parigino Charles de Gaulle e quello di Amsterdam-Schiphol - che viene alimentato da un hubway con 12 voli quotidiani. E se Roissy è in grado di offrire oltre 25mila possibilità di corrispondenza, in meno di due ore, tra voli a lungo e medio raggio, Schiphol ne propone più di 7.500. Fiumicino, fanno capire, potrebbe essere parte di un sistema a tre hub. Senza penalizzazioni per nessuno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL RILANCIO DEL TRIPLO HUB

La compagnia d'Oltralpe rilancia l'ipotesi di accordo in cui Fiumicino sarebbe parte di un sistema a tre con Parigi e Amsterdam



Due linee nel Governo. Zanonato: prima risanare

Resta l'ipotesi «soluzione ponte»

ROMA

24ORE Nel momento cruciale per il futuro di Alitalia il Governo non sembra offrire prova di compattezza. Non è un mistero che nelle ultime settimane si siano confrontate all'interno dell'esecutivo tesi tra loro abbastanza divergenti. Il titolare del dossier sul trasporto aereo è Maurizio Lupi. Ma lo Sviluppo economico, e il suo titolare Flavio Zanonato, non possono essere considerati facilmente estranei alla vicenda trattandosi di una primaria azienda italiana la cui attività ha pesanti ricadute non solo per migliaia di dipendenti ma anche per un articolato indotto che ruota intorno a vari comparti del manifatturiero.

Temi di cui tra l'altro, in diverse occasioni, Zanonato ha parlato direttamente con il presidente di Alitalia, Roberto Colaninno, e l'amministratore delegato, Gabriele Del Torchio, con cui sono in corso ottimi rapporti. Ieri da Bruxelles, dove era impegnato per il Consiglio Ue sulla competitività, Zanonato ha confermato quanto spiegato in un'intervista pubblicata ieri dal Sole 24 Ore.

In sostanza, Alitalia va prima risanata finanziariamente, con una "soluzione ponte" mediante il coinvolgimento delle banche che permetta di attuare il piano industriale fino al raggiungimento del break even. Quello che serve, ha

sottolineato, «è una politica industriale che permetta a Roma e a Malpensa di continuare ad attrarre i grandi voli intercontinentali, e a questo stiamo lavorando, a mantenere questo asset fondamentale». Occorre, ha aggiunto, «una soluzione ponte, perché c'è una situazione di crisi finanziaria che va risolta. C'è un piano industriale che consente di arrivare alla parità dei conti, bisogna scavallare questo periodo di difficoltà e consentire al piano industriale di portare a casa i risultati».

Zanonato interviene da Bruxelles mentre a Parigi Lupi prende posizione, con toni ben diversi, dopo un incontro con il collega Frédéric Cuvillier. Il ministro dello Sviluppo sfuma dunque il no diretto ad Air France-Klm ma conferma che, prima di risanare i conti, Alitalia rischierebbe di finire marginalizzata dalla sa-lita dei francesi.

«L'azienda - ha osservato il ministro dello Sviluppo - può fare tutte le politiche di alleanze che riterrà necessarie, ma non bisogna subire una situazione in cui un'azienda debole accetta quel che arriva perché non ha la capacità e la forza di una grande azienda nazionale: prima va risanata fino in fondo, successivamente si faranno tutte le alleanze».

C.Fo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Traffico in calo e caso Alitalia, crisi in aeroporto

Fiumicino perde ancora passeggeri, aumentano i dubbi sul raddoppio dello scalo

«Vede i tavoli vuoti? Un anno fa a quest'ora non avrebbe trovato un solo posto libero per mangiare»: l'addetto al banco del ristorante-tavola calda al terminal delle partenze dei voli nazionali scuote la testa, «se continua così, non so come andrà a finire». E l'addetta al duty free shop aggiunge: «Le vendite sono crollate negli ultimi mesi. Dicono che ai voli internazionali la situazione sia un po' migliore, qui è un disastro». A Fiumicino, ottavo scalo europeo e primo in Italia secondo i dati ufficiali, tira aria di crisi. E il calo dei consumi nei punti shopping (che comunque continuano ad aumentare di numero: altri 8 sono stati aperti a settembre) è un campanello d'allarme. I segnali più inquietanti però sono altri. Ogni settimana c'è una società di servizio, una ditta che ha qualche appalto o una impresa fornitrice che annuncia tagli, licenziamenti, cassa integra-

zione. E adesso c'è l'incubo Alitalia a far tremare le oltre 20 mila persone che ogni giorno lavorano nello scalo o in attività ad esso collegate.

Intanto continua a calare il traffico sulle rotte domestiche (peraltro particolarmente penalizzate Roma-Torino e Roma-Milano dalla concorrenza dei treni ad alta velocità), cresce quello sulle lunghe rotte, ma con aumenti che non bastano per evitare che a fine anno il dato complessivo sia in flessione rispetto all'anno precedente. Senza girarci intorno, l'aeroporto che sogna di raddoppiare il traffico in 30 anni, perde passeggeri. In due anni la flessione dovrebbe essere del 4 per cento: un milione e mezzo di viaggiatori in meno, con una perdita stimata fra i 200 e i 400 milioni di euro all'anno come giro d'affari complessivo del sistema aeroportuale, indotto compreso (ma senza conteggiare

il valore dei biglietti aerei in sé).

Eppure non è passato nemmeno un anno da quando Adr, la società che gestisce gli scali romani, festeggiò l'approvazione del decreto del governo che dava il via libera al Contratto di programma per il piano di sviluppo dell'aeroporto Leonardo da Vinci. Un progetto ambizioso che prevede investimenti per 12,5 miliardi per portare il traffico passeggeri dai 37 milioni all'anno di oggi a 100 milioni, grazie al potenziamento delle infrastrutture e alla costruzione di nuove piste a nord dell'attuale scalo. E per far fronte agli investimenti, Adr aveva ottenuto il via libera dal governo per aumentare le tariffe aero-

Oggi, pochi mesi dopo quel decreto, il clima è cambiato e la stessa Adr, con un comunicato dell'altro giorno, ha ipotizzato la «riconSIDerazione del progetto di sviluppo» se Alitalia dovesse ridimensionare la propria atti-

vità su Roma. La crisi della compagnia di bandiera però è solo l'ultimo dei segnali. Il raddoppio di Fiumicino sarebbe un grandissima operazione finanziaria e - secondo i promotori del progetto - creerebbe nel periodo di realizzazione 200 mila posti di lavoro. «Ma serve davvero un'opera del genere? Noi continuiamo dire che vanno riqualificate, migliorate e resse più efficienti le strutture che già ci sono - dice Esterino Montino, esponente del Pd e sindaco di Fiumicino -. A Londra hanno tre piste come qui, eppure hanno il doppio del traffico passeggeri. A che servono nuove piste? A che serve sventrare ettari di terreno agricolo, soprattutto in considerazione del periodo di crisi che non è un buon presupposto per sperare che il traffico passeggeri possa raddoppiare? Si rischia solo di costruire un'inutile e costosa cattedrale nel deserto».

Paolo Foschi
@Paolo_Foschi

“

Esterino Montino, sindaco di Fiumicino
Ma serve davvero raddoppiare lo scalo o sarebbe solo una cattedrale nel deserto?

Indotto in allarme

Molte aziende che operano nello scalo già hanno avviato piani di tagli del personale

portuali (da 17 a 26 euro a passeggero), scatenando le proteste dei consumatori, ma anche delle compagnie aeree.

3

È lo stesso numero di Heathrow, che però ha quasi il doppio dei passeggeri

lo spillo

*Colaninno Junior
e il «conflitto»
con gli aerei di papà*

Il presidente e azionista di Alitalia si chiama Roberto Colaninno. La sua partecipazione nella ex compagnia di bandiera è attraverso Immsi, società quotata, che fa capo a Omniaholding. Gli azionisti di questa Omniaholding sono quattro: Roberto Colaninno, la moglie, i due figli: Michele e Matteo, amministratori delegati. Michele si occupa solo dell'azienda di famiglia. Matteo, invece, è proprio quel Matteo Colaninno, responsabile economico del Pd. Lo stesso Matteo Colaninno che ora interviene a Montecitorio a commentare le vicende Alitalia. Cioè, l'azienda nella quale il papà fa il presidente. E che lui, visto il ruolo di ad nella cassaforte di famiglia che controlla la società azionista della ex compagnia di bandiera, indirettamente controlla.

Una trave nell'occhio di chi cerca pagliuzze di conflitti d'interesse nella parte opposta dell'emiciclo di Montecitorio. Matteo ha scoperto la politica nella passata legislatura. Veltroviluomiseinlista. Con Calearo doveva essere il fiore all'occhiello di un Pd che si «apriva» al pianeta imprenditoriale. Calearo si è poi sganciato. Lui è rimasto e ha fatto carriera.

Perpuro gusto del paradosso: Matteo Colaninno aveva un incarico anche nei giovani della Confindustria. E ora è stato confermato come responsabile economico da Guglielmo Epifani, ex segretario Cgil. Gli opposti si attraggono.



Svendite

Telecom, Alitalia e la dittatura della mediocrità, ovvero l'assenza di una strategia industriale

La notizia in testa", insegnavano i vecchi caporedattori ai tempi in cui ho iniziato a fare il giornalista. Già, ma qui la notizia dov'è? Che Telefonica

TRE PALLE, UN SOLDO

diventa padrona di Telecom? Perché, finora di chi era? Che Air France si mangia Alitalia? Solo un cretino poteva pensare che in questa condizione di mercato la "cordata italiana" (sic) potesse tenere in piedi una baracca pericolante come quella. Aiuto, arrivano gli stranieri? Ma sono anni che la cosa accade sotto i nostri occhi (chiusi). E poi il tema non è "la calata degli unni", ma la mancanza di uno straccio di politica industriale che indichi la direzione di marcia del sistema-paese, salvaguardi le grandi imprese vittime di un diffuso pregiudizio anti industriale (magistratura, media, ambientalismo ideologico) e tuteli e moltiplichi gli asset strategici di un capitalismo che una volta era senza capitali e che ora è diventato senza imprese. La verità è che non c'è nulla di nuovo: assistiamo al crollo italiano, dopo che il declino è passato dalla fase dell'incubazione alla sua piena manifestazione. Sì, proprio quella malattia di cui per molto tempo è stata negata l'esistenza, specie da coloro che oggi si stracciano le vesti - non posso dimenticare che il sottoscritto e pochi altri, che già negli anni Novanta avvertivamo i sintomi della decadenza e li denunciavamo, siamo stati apostrofati quando andava bene come pessimisti e nel peggiore dei casi come menagrami e disfattisti - e che oggi (anzi, negli ultimi 72 mesi) è esplosa creando metastasi sempre più difficili da curare. Siamo di fronte a un capitalismo esanguine, di cui porta la responsabilità l'intero paese: la politica che, per ignoranza e pavidità, non solo non ha combattuto il declino, ma lo ha moltiplicato; la classe imprenditoriale e manageriale top level, che ha giocato ai "poteri forti" senza rendersi conto di essere fradicia; i media, cassa di risonanza di una classe dirigente priva della consapevolezza del proprio ruolo; la cosiddetta società civile, che s'è indignata di tutto meno di quello per cui ne sarebbe davvero valsa la pena. E' la fiera, anzi la dittatura, della mediocrità.

Il caso Telecom, che viene da molto lontano, è emblematico dell'effetto cancerogeno di certe scelte. Sarebbe lungo fare l'elenco di tutti i passaggi che

hanno portato la ricca e multinazionale Telecom a ridursi a società di tlc provinciale e iperindebitata (ne ho scritto su "Il gioco dell'Opa" per Sperling ben 13 anni fa), ma certo mi aspetterei qualche anche tardiva autocritica. Per esempio, che Prodi dicesse: sì, ho sbagliato a negare alla Stet di Pascale l'opportunità di realizzare il "piano Socrate", cioè la cablatura ante litteram dell'Italia, perché è lì la madre di tutti gli errori strategici. Poi non mi dispiacerebbe che Ciampi si battesse il petto ricordando come fu fatta la privatizzazione di Telecom pur di far cassa (per entrare nell'euro evitando di toccare la spesa pubblica): senza preventivamente scorporare la rete e dandola per due lire al "noccioleto molle", che poi si squagliò di fronte all'Opa dei "capitani coraggiosi". E da D'Alema mi aspetterei un'ammissione di colpa per aver permesso e caldeggiato una scalata a debito che aveva in sé tutti i germi del disastro. Così come vorrei che qualcuno dei tantissimi che si spellarono le mani per applaudire un'Opa che, così dissero, "finalmente faceva diventare il nostro mercato finanziario e il nostro capitalismo anglosassoni", non dico recitasse il mea culpa, ma almeno evitasse oggi di fare, da diversi pulpiti, commenti saccenti. E così via.

Un assurdo bipolarismo

Questo vale per Telecom come per Alitalia, per Ilva, per la Fiat che è con un piede e mezzo negli Stati Uniti, per i tanti marchi del made in Italy che sono passati sotto altre insegne, per interi settori industriali spariti, a cominciare dalla chimica. Speriamo non valga per Finmeccanica, anche se troppo flebili sono le voci che si sono finora levate non tanto all'arrivo degli stranieri (in Ansaldo Energia c'è da tempo un fondo americano) quanto alla mancanza di un progetto industriale intorno alle diverse filiere della manifattura civile che sono nell'unica holding di peso che in Italia gestisce tecnologie avanzate. Se, grazie al coinvolgimento di Cdp, si riuscirà a creare una "Finmeccanica due", separando il civile dal militare, e poi altrettanto si farà di Fincantieri (anche lì c'è civile e militare) integrandola nelle due Finmeccanica, e poi ancora ciascuna filiera (energia, segnalamento e automazione di reti ferroviarie e metropolitane, treni, informatica, ecc.) si rafforzerà stringendo accordi con i player privati, allora si saranno fatti gli interessi del paese, con o senza stranieri nel capitale. Altrimenti si effettuerà l'ennesima svendita per tappare qualche buco, colpevolmente creato da chi non pagherà mai il prezzo dei propri errori. E per favore, non apriamo per l'ennesima volta la discussione, tutta ideologica, su privatizzazioni, con gli statalisti che non ne vogliono sentir nemmeno parlare e i liberisti che contestano allo stato anche il ruolo da playmaker, non solo quello di

proprietario. Il declino drammatico in cui siamo immersi è figlio anche di questo assurdo bipolarismo.

Enrico Cisnetto



TELECOM & ALITALIA

La cultura dei servizi in Italia anello debole del sistema industriale

di DARIO DI VICO

Finora si è parlato prevalentemente del capitale e dei capitalisti. Ma a margine del doppio caso incrociato Telecom e Alitalia varrà la pena riflettere anche su un'altra causa profonda degli insuccessi del sistema Italia, la debolezza di una tradizione di business centrata sul servizio. È giusto quindi battersi il petto per l'occasione mancata rappresentata dalle privatizzazioni all'italiana e per gli errori che non hanno reso possibile la nascita in Italia di vere *public company*, ma altrettanto interessante è cercare di approfondire i motivi che ci vedono drammaticamente indietro — almeno rispetto ai nostri partner europei — nell'elaborazione di una moderna cultura del servizio. Come sempre non mancano le eccezioni (e ne parleremo), la nostra tradizione industriale però sembra restare incardinata nel tradizionale saper fare manifatturiero. In questa specializzazione, che a sua volta poi assume mille forme diverse, siamo capaci di fare scuola, di mettere in campo una pluralità di soggetti bravi nel competere e nell'innovare, riusciamo in qualche modo anche a trasmettere eredità positiva alle generazioni successive. Nei servizi questo avviene molto più raramente, basta vedere quante risorse manageriali sono state in qualche modo bruciate nelle gestioni che via via si sono avvicate nella telefonia e nell'aerotrasporto italiano, ogni volta armate dalle più buone intenzioni e dalla voglia di operare in discontinuità con il passato. Certo, tutti quei manager li si può trattare *ex post* come degli incompetenti o addirittura dei furbastri ma si tratterebbe di una semplificazione narrativa o giornalistica, come si usa dire. Fin quando i servizi sono rimasti in regime monopolistico il sistema Italia ha saputo proporre figure dirigenziali di assoluto valore e produrre esperienze piloti, dopo

tutto è stato più difficile. Non siamo riusciti a passare in tempo utile dalla cultura dell'offerta a quella della domanda, a conciliare la tutela del patrimonio delle imprese con la conoscenza del mercato, del consumatore e della comunicazione. Gli anglosassoni partivano molto avvantaggiati per una pluralità di motivi ma abbiamo perso la gara anche con tradizioni meno collaudate, siamo rimasti dietro, infatti, anche ai francesi e agli spagnoli. Abbiamo ritratto la cultura industriale transalpina come legata a una sola dimensione (l'industria pesante) e non abbiamo visto come via via evolvesse la loro competenza nel *rétail* della moda e del vino, solo per limitarci a due esempi per altro importanti. Quanto ai cugini iberici non è certo un caso che abbiano comprato aeroporti in Gran Bretagna e siano riusciti ad affermare sul mercato forse la più avanzata delle culture della distribuzione e della logistica, quella del gruppo Zara-Inditex. È ovvio che in ragionamenti di questo tipo si è portati a generalizzare ed è giusto pertanto ricordare come un manager italiano (Vittorio Colao) sia a capo di Vodafone, come Autogrill (guidata da Gianmario Tondato) sia un *player* internazionale della ristorazione e come nel servizio dell'alta velocità sul territorio nazionale si possa rintracciare sicuramente un'attenzione al cliente che si può considerare di ottimo standard. Ma si tratta comunque delle famose eccezioni che purtroppo confermano la regola. Non è un caso del resto se, pur essendo indiscutibili maestri del design e dell'industria dell'arredo, abbiamo dovuto subire l'onta di veder crescere sul mercato un soggetto della qualità e delle dimensioni di Ikea. Siamo rimasti prigionieri dell'idea che il prodotto è tutto e l'intendenza — ovvero il rapporto con il consumatore — avrebbe fatto seguito meccanicamente. Non è così e ne stiamo pagando il prezzo. Se ci pensate, noi tutti consideriamo come un genio l'imprenditore piemontese Oscar Farinetti che ha avuto il grandissimo pregio di aver aperto Eataly e scommesso sulla distribuzione di qualità dei prodotti agro-alimentari made in Italy. Non ci fosse stato lui a inventare l'uovo di Colombo

avremmo anche rischiato che a lanciare al mondo una catena di vendita dei nostri formaggi, dei nostri salumi e della nostra pasta arrivasse uno scandinavo o un olandese. Nemmeno nel turismo la cultura italiana del servizio merita la sufficienza. Anzi. Non siamo stati capaci di replicare nel tempo exploit come quelli delle vacanze sulla riviera Romagnola degli anni Sessanta capaci di offrire a una clientela internazionale, in prevalenza tedesca, un buon prodotto a prezzi contenuti e supportato da un'attenzione certosina alle esigenze del cliente. Dietro i fallimenti delle gestioni di Telecom e Alitalia c'è dunque una carenza di cultura del servizio e sottolinearlo non ha l'obiettivo di rendere più digeribile il bilancio negativo di entrambe le vicende. Anzi c'è il rischio concreto che il passaggio in mani straniere di società che sono a diretto contatto con il consumatore moderno abbia dei riflessi negativi per lo stesso processo di ri-specializzazione che la manifattura italiana ha intrapreso pur tra mille contraddizioni. Come spiega Innocenzo Cipolletta in un ispirato articolo pubblicato sulla rivista *Economia italiana*, è il consumo di servizi che determina nei Paesi avanzati la vendita di beni industriali. La ristorazione attira quantità crescenti di prodotti alimentari e di attrezzi per distribuire i pasti. L'intrattenimento chiede sistemi industriali moderni e tecnologicamente avanzati. La comunicazione traina la domanda di computer, telefoni mobili e tablet. I servizi di trasporto «consumano» aerei, navi e treni veloci. E di conseguenza, come sistema Italia, più siamo fragili o addirittura assenti «a valle» più rischiamo che la nostra straordinaria tradizione «a monte» si svaluti e fatichi a trovare i canali per imporsi sui mercati.

 @dariodivico

LAVORO E RISPOSTA ALLA CRISI

LE IMPRESE E IL TERRITORIO

di ENRICO MARRO

Le parole del presidente del Consiglio, Enrico Letta, che ha messo tra le sue priorità nella vicenda Telecom la tutela dei posti di lavoro sono di particolare interesse per Roma e il Lazio, dove l'azienda telefonica ha circa 12 mila dipendenti e altri 4 mila gravitano nell'indotto. Uguale attenzione promette il governo, attraverso il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, anche su Alitalia che, nella Capitale, dà lavoro a quasi 10 mila persone più altre 4 mila nelle aziende collegate. Insomma, 30 mila lavoratori si aggrappano alle promesse del governo dopo che due aziende sono oggetto delle misure rispettivamente degli spagnoli di Telefonica (Telecom) e dei francoolandesi di AirFrance-Klm (Alitalia). Parlare ora di esuberi è prematuro. Ma l'allarme

lanciato da Adr (Aeroporti di Roma) sul deterioramento della «situazione economica, finanziaria e societaria di Alitalia» apre scenari inquietanti. Se Air France, assumendo il controllo definitivo della compagnia, dovesse dirottare più traffico su Parigi gli stessi progetti di sviluppo dello scalo di Fiumicino sarebbero compromessi.

Il presidente della regione, Nicola Zingaretti, assicura: «Vigileremo». Troppo poco per Cgil, Cisl e Uil che hanno chiesto a lui e al sindaco, Ignazio Marino, l'immediata apertura di un tavolo. Il timore — giustificato — è che, ancora una volta, ci si muova troppo tardi, quando l'unica cosa che si può fare è giocare in difesa, al massimo approntando quegli ammortizzatori sociali, magari speciali, come i 7 anni di cassa integrazione

— troppi — accordati ai lavoratori Alitalia dopo il fallimento della compagnia pubblica, senza affrontare il cuore del problema: la perdita di valore di aziende e di capitale umano in settori centrali dell'economia locale e nazionale.

È vero, Telecom e Alitalia non sono più aziende pubbliche, anche se poi il pubblico viene richiamato appunto in gioco ogni qual volta si tratti di scaricare le perdite, siano esse la bad company per la vecchia Alitalia o i prepensionati del passato in Telecom. Ora non ci si può illudere che le istituzioni (non quelle nazionali, figuriamoci quelle locali) possano rilanciare due aziende private finite ormai in mani straniere. E del resto il precedente degli imprenditori-patrioti coalizzati da Berlusconi per ridare un futuro ad Alitalia non è incoraggiante. Alle istituzioni spetta piuttosto un altro compito: far sì che il nostro territorio, la Capitale innanzitutto, attiri buoni investitori, italiani ed esteri. E qui c'è molto da lavorare. Una recente ricerca del Cei per Unindustria dice che il Lazio si colloca al penultimo posto tra le regioni per agevolazioni alle imprese: appena 353 milioni in sei anni (2006-2011), pari al 2% dei fondi mobilitati da tutte le regioni italiane. Solo qualche giorno fa Zingaretti e Marino hanno siglato un'intesa per evitare di perdere o utilizzare male la quota di fondi strutturali europei che spettano al territorio. Si tratta di un miliardo sulla programmazione 2007-2013 e di 3 miliardi su quella 2014-2020. «Dobbiamo fare come Parigi e Londra, che si sono attivate per attrarre i fondi dell'Europa», ha detto Marino. Appunto.



La mia versione su Alitalia

Antonio Tajani
Bruxelles

SONO costretto a smentire due affermazioni di un articolo di Federico Fubini sul mio operato da Commissario europeo a proposito della vicenda Alitalia. Non è vero che «Tajani, responsabile europeo dei Trasporti, fermò il ricorso presentato da Meridiana e Ryanair». Due volte

Ryanair ha adito alla giustizia europea. E due volte la giustizia europea ha dato ragione al Commissario ai Trasporti della Commissione. Non è vero che a causa del mio lavoro «Ali-

talia sfugge alle regole di un mercato uguale per tutti». Nella primavera del 2008 è stato deciso di procedere a una completa privatizzazione di Alitalia. Mentre lo Stato cercava un possibile acquirente, l'Italia erogò un prestito di 300 milioni di euro ad Alitalia. Il 12 novembre 2008, ho proposto al Collegio di considerare questo aiuto incompatibile e che doveva essere recuperato. La Commissione adottò una decisione la quale affermava che la vendita degli attivi di Alitalia non si configurava come un aiuto di Stato. Per quale motivo? Perché

venne provato che la vendita di tali attivi fu realizzata al prezzo di mercato, come confermato anche da un Monitoring Trustee tedesco. Ryanair ha fatto ricorso contro le due de-

cisioni proposte al Collegio dei Commissari. Il Tribunale dell'Ue rigettò una prima volta il ricorso Ryanair il 28 marzo 2012. Ryanair fece appello e, il 13 giugno 2013, la Corte di Giustizia dell'Unione europea bocciò nuovamente il ricorso. Dal punto di vista giuridico quindi, la correttezza di quanto ho proposto al Collegio dei Commissari è stata confermata a due riprese dai tribunali.

Si direbbe che il vicepresidente Tajani fornisca la risposta corretta alla domanda sbagliata. Si riferisce alla decisione della Commissione di far rimborsare alla vecchia Alitalia ormai in liquidazione, e non a Cai che ne aveva ripreso l'operatività di mercato, il prestito-ponte offerto pochi mesi prima

dal governo Prodi. A me sfugge la logica, ma la Corte gli dette ragione. Tajani si riferisce anche al suo giudizio secondo cui la cordata italiana comprò gli attivi di Alitalia a prezzi di mercato, benché siano state concesse poco più di 48 ore per eventuali offerte correnti. Il problema è che l'articolo di "Repubblica" non parlava di questo. Parlava del ricorso per aiuti di Stato presentato da Meridiana, che non fu reso pubblico ma Tajani ricorderà, per un punto più sostanziale: i tre miliardi di debiti della vecchia Alitalia che furono addossati ai contribuenti per liberarne Cai, cioè la nuova cordata. Tajani respinse quel ricorso. Ma non ci fu poi sentenza della Corte perché Meridiana, curiosamente, all'ultimo ritirò il mandato ai propri avvocati.

(f.f.)



Le occasioni perdute

CASO ALITALIA COSÌ SI SPEGNE UN PAESE

ENRICO MORETTI

Politici e commentatori in Italia invocano spesso la necessità di una politica industriale seria per rilanciare l'economia italiana. La vicenda dell'Alitalia rappresenta un'illustrazione chiara di come nella pratica la politica industriale italiana sia o inesistente o condotta in maniera così incompetente da essere controproducente. L'effetto ultimo è meno competitività delle imprese italiane, meno occupazione e più debito pubblico. Il settore aereo è un settore importante per la crescita economica di un Paese moderno, sia per il suo impatto diretto sull'occupazione che per quello indiretto.

Linee aeree ed aeroporti, quando funzionano e sono competitivi, danno lavoro a migliaia di persone. A livello globale, il settore aereo è uno dei settori in cui l'occupazione sta crescendo più rapidamente, e questo continuerà nei prossimi decenni. L'aeroporto di Heathrow, per esempio, crea lavoro per 136 mila persone a Londra, ed è una delle imprese più grandi della città. Per avere un'idea dell'impatto occupazionale che può avere un aeroporto di successo sul tessuto produttivo di una città, si consideri che questa cifra è il doppio della forza lavoro di Telecom e quasi il doppio di quella di Eni. Ma il settore aereo è importante non solo perché genera posti di lavoro in maniera diretta. L'impatto indiretto del settore sul resto dell'economia è ancora più importante. In un'economia sempre più globale, avere delle buone connessioni aeree è cruciale per le imprese in tutti i settori. Uno studio condotto all'Università della California a Berkeley (dove insegnò) dimostra che negli ultimi vent'anni l'occupazione in città dotate di un aeroporto e buone connessioni con il resto del mondo è cresciuta molto più rapidamente che in città prive di un aeroporto con buone connessioni internazionali. Questo effetto occupazionale è particolarmente marcato nei settori più dinamici, come high tech, finanza e i servizi professionali, dove

la mobilità delle persone è un fattore competitivo cruciale. Imprese localizzate in città ben connesse crescono di più perché è più facile per i loro clienti e i loro consulenti raggiungerle, ed è più facile per i loro dipendenti raggiungere il resto del mondo. Il traffico aereo è dunque un'industria cruciale per lo sviluppo di un Paese post-industriale. In questo quadro, il caso Alitalia è particolarmente scoraggiante ed indicativo del perché la nostra economia sia in crisi da anni. Quando era ancora un'impresa pubblica, l'Alitalia è stata gestita male ed è fallita. Il caso è tipico di molte altre imprese pubbliche in Italia. Per anni, i sindacati hanno imposto salari e condizioni lavorative di gran lunga superiori a quelle delle altre compagnie aeree. Il management, in gran parte di nomina politica, si è dimostrato incompetente e ha fatto scelte strategiche sbagliate. I vari governi, in teoria i «gestori» a cui gli italiani avevano affidato questa loro proprietà, hanno trovato più facile ignorare il problema. Quando, inevitabilmente, l'azienda è fallita, ed è venuto il momento di liquidare, il governo Berlusconi ha preferito per populismo elettorale svendere ad investitori italiani ad un prezzo più basso di quello di mercato. Tutto questo ha avuto due effetti negativi sull'economia italiana. Il primo effetto è ovvio, ed è quello su cui si sono focalizzati molti commentatori in questi giorni: una grande quantità di soldi pubblici sono stati sprecati, e questo ha aggravato il ma-

cigno del debito che schiaccia l'Italia. Il secondo effetto è meno ovvio, e non se ne è parlato molto, ma è ancora più costoso per la nostra economia. La crisi dell'Alitalia e la pessima gestione della vicenda Malpensa implicano che nei prossimi decenni l'Italia sarà sempre peggio servita da collegamenti aerei internazionali, e questo avrà conseguenze costose per le imprese italiane.

Al di là delle promesse di Air France, il risultato più probabile della vendita di Alitalia sarà che la compagnia si trasformerà nel corso degli anni in una compagnia aerea regionale, con molti voli brevi e pochi voli lunghi. La ragione è chiara. Tutte le compagnie aeree globali hanno un hub principale da cui partono la maggior parte dei voli internazionali, e tanti aeroporti minori che si connettono all'hub. Gli aeroporti italiani sono destinati a rientrare sempre di più in questo secondo gruppo. L'economia degli hubs è tale per cui è altamente improbabile che l'Air France voglia tenere un altro hub a Roma o Milano, oltre a quello già esistente di Parigi.

La probabile perdita dell'Italia di un vero hub globale rappresenta nel lungo periodo l'effetto più negativo di tutta la vicenda. Non solo l'Italia non parteciperà in alcun modo alla crescita occupazionale globale direttamente connessa al settore trasporti aerei. Ma la perdita dell'hub aumenterà nettamente la posizione periferica che il Paese ha già nel panorama economico internazionale. Chi dovrà raggiungere Milano o Roma dall'Asia o dall'America si troverà di fronte voli nettamente più lunghi e tutta l'incertezza delle connessioni. Nel corso degli anni l'effetto sarà: meno in-

vestimenti dall'estero, meno turismo e un crescente isolamento dell'Italia.

Il caso Alitalia è un esempio concreto di come scelte politiche sbagliate risultino nel corso del tempo in minore occupazione e più debito pubblico. La politica industriale non si fa - come molti a sinistra e a destra vorrebbero - sostenendo con soldi pubblici imprese o settori in declino. Si fa creando le condizioni per cui le imprese nel settore privato possano competere e crescere. Questo vuol dire infrastrutture più efficienti e meglio gestite, più professionalità nel settore pubblico, più legalità. Nel caso specifico dei trasporti aerei, una politica industriale saggia sarebbe stata quella di rendere Alitalia efficiente prima della privatizzazione e poi di privatizzarla tenendo in mente il bene del Paese, e non solo gli interessi dei sindacati. L'errore non è nel lasciare andare la compagnia all'estero, ma nell'avverla lasciata degradare a tal punto da costare all'Italia il suo unico hub globale. La nazionalità delle compagnie aeree è irrilevante e l'idea di mantenere in vita a spese del contribuente i «campioni nazionali» ha poca giustificazione economica. Quello che conta per un Paese è essere ben connesso al resto del mondo, a prescindere dalla nazionalità dei carriers. Purtroppo appare sempre più probabile che dopo vent'anni di scelte sbagliate ci stiamo avviando nella direzione esattamente opposta.

Aerei e telecomunicazioni nel deserto liberista

PAOLO BONARETTI

Da anni andiamo ripetendo che l'assenza di politiche industriali ci avrebbe portato guai seri, ed ora eccoli qui davanti a noi.

 **DA ANNI ANDIAMO RIPETENDO CHE L'ASSENZA DI POLITICHE**

INDUSTRIALI e in particolare di politiche nazionali per le grandi imprese strategiche, di partecipazione del sistema industriale del Paese nei grandi driver di sviluppo globale ci avrebbe portato guai seri, ed ora eccoli qui. I casi Telecom e Alitalia hanno connotati diversi, ma la loro coincidenza temporale rende drammaticamente visibile ed esplicito il danno enorme, che i ripetuti governi Berlusconi (anche Monti ci ha messo del suo) hanno provocato sull'economia italiana ed in particolare sull'industria, minandone le fondamenta. Da Tremonti in giù ci si affannava a spiegare che per garantire lo sviluppo bastava eliminare i vincoli, abbassare l'asticella e far fare un passo indietro al pubblico. Risultato: in assenza di una domanda pubblica che stimolasse la innovazione, di un quadro di riferimento certo e di regole che indicassero i driver della tecnologia, delle grandi sfide globali del cambiamento della società e dei mercati, molte industrie hanno smesso fare investimenti produttivi, si sono messe nell'angolo impossibile della competizione sulla riduzione dei costi, privilegiando al contempo investimenti immobiliari e finanziari.

La Grande Crisi ci ha colti con le brache calate, con i geniali politici e intellettuali liberisti che continuavano

a pontificare riguardo a fantomatiche ed inutili riforme che altro non erano se non abbassamento dei diritti per ridurre i costi: se i calzoni alla caviglia vi impediscono di correre almeno saltate. Oggi ci troviamo con un industria indebitata con le banche per investimenti immobiliari e finanziari svalutati; e con le banche che a loro volta hanno un credito verso le imprese che si è vieppiù deteriorato. Il caso Telecom da questo punto di vista è emblematico. Dopo la privatizzazione, certo discutibile nei modi e nella scelta dei soggetti, non vi è stata alcuna politica industriale nazionale, né sulle tecnologie di telecomunicazione, né su una domanda pubblica che favorisse lo sviluppo di tecnologie e prodotti innovativi nel settore. Telecom non ha fatto investimenti (pochi anche sulla rete), non è oggi più competitiva a livello internazionale, ha un debito con un rating da terzo mondo e non ha una strategia industriale: è ovviamente terreno di caccia. Il problema della strategicità del controllo pubblico della Rete si pose fin dall'inizio, ma non fu mai possibile risolverlo e si frapposero sempre pesanti ostacoli. Si ricordi solo come fu fatto fuori il povero Angelo Rovati e costretto alle dimissioni dall'incarico di consigliere economico di Prodi, per aver scritto un appunto sul tema, con un metodo reso poi più comprensibile da inchieste successive che resero evidente il rapporto non proprio cristallino tra Telecom e "Servizi".

Bisogna definitivamente capire che le grandi imprese industriali non possono essere regolate solo dai mercati finanziari e non sono società

finanziarie. Né è prova il limite del 30% di possesso azionario per l'obbligatorietà dell'Opa. Non serve a nulla, anzi è sbagliato. Nell'industria ciò che conta non è la quota azionaria, ma «il potere di mercato» (A. Smith), cioè un elemento che non è quantificabile in un indice.

Ora il governo sta intervenendo bene e con celerità, in questo caso sostenuto dall'intelligenza e dalla prontezza dell'alta dirigenza dei ministeri competenti, per garantire l'integrità della rete e garantire la possibilità di scorporo. Ci siamo dovuti appellare però alla estrema ratio della «sicurezza nazionale». Comunque questa operazione, così com'è, va fermata e vanno rimesse in campo le diverse opzioni. Del resto lo scorporo della Rete, ridefinirebbe certamente il posizionamento degli attori, il valore e l'appetibilità dell'azienda.

Il caso Alitalia, se possibile è ancora peggiore. Si ritorna dopo 5 anni a riproporre l'opzione Air France da una posizione di maggiore debolezza, dopo aver buttato 5 miliardi per assecondare la vanagloria e le sparate elettorali di Berlusconi e con la spada di Damocle della ristrutturazione del debito: cioè circa un ulteriore miliardo a carico del sistema Italia (stavolta quello bancario). La beffa? Parte di quei 5 miliardi buttati sono stati reperiti azzerando Industria 2015, l'unico tentativo negli ultimi 12 anni di avviare quelle politiche industriali che avrebbero dovuto e potuto rilanciare l'industria italiana e quella strategica in particolare. La «pistola fumante» delle responsabilità dei governi della destra e del liberismo d'accatto.

Allontana Italia

Lo stato interventista su Telecom e Alitalia spaventa il mercato

Il governo ha appena varato un ponderoso piano "di semplificazione" in 50 punti intitolato Destinazione Italia. Obiettivo: attirare capitali stranieri. Il presidente del Consiglio è andato a illustrarlo a Wall Street suonando l'opening bell. Oggi, tornato a Roma, si trova a presiedere un Consiglio dei ministri con all'ordine del giorno la difesa dell'italianità di Telecom e di Alitalia. Oltre all'eventuale commissariamento del gruppo siderurgico dei Riva, cioè le attività extra Ilva, richiesto dai sindacati dopo il sequestro della magistratura e il blocco delle attività e perdita di ordini internazionali. Tutto sta avvenendo fuori tempo massimo, e probabilmente fuori anche dalle regole europee, oltre che dalle elementari leggi di mercato. Per blindare Telecom, o almeno la sua rete improvvisamente scoperta come strategica, si vuole reintrodurre la golden share, cioè il diritto di voto del Tesoro. Esisteva, finché l'esecutivo ulivista del tempo non vi rinunciò nell'Opa di Roberto Collanino: allora si obiettarono appunto possibili censure europee. Le stesse che, come è ora stato rivelato, portarono un

anno fa a uno scontro nel governo Monti tra i ministri Corrado Passera (favorevole alla golden share) e Vittorio Grilli ed Enzo Moavero (contrari). Non solo. Lo stato nuovamente azionista farebbe crollare il già esiguo valore di Borsa di Telecom, il cui 72,5 per cento è in mano al mercato. Qualcuno se ne è dimenticato? Quanto all'Alitalia, il ministro dello Sviluppo Flavio Zanonato intima "stop ai francesi" (diversamente dal collega Maurizio Lupi, ieri a Parigi), cerca altri partner e nel frattempo invoca una soluzione ponte "coinvolgendo le banche". Queste, già alle prese con problemi di patrimonializzazione, si sono appena rimesse a fare il loro lavoro: cioè quello di erogare credito, non di improvvisarsi azioniste di aziende più o meno in crisi. I partner stranieri - Air France-Klm per Alitalia, Telefonica per Telecom - ovviamente scapperebbero a gambe levate. E soprattutto nel primo caso, visto che non c'è più un euro in cassa, sarebbe lo stato a pagare il conto finale. Attraverso l'immancabile Cassa depositi e prestiti: l'Iri 2.0. Destinazione Italia? Non si direbbe.



L'ANALISI

Bombole ad ossigeno per Telecom ed Alitalia

Alitalia poteva essere ceduta cinque anni fa, in condizioni migliori di quanto si possa sperare adesso. Per tenerla in vita durante tutto questo tempo, si sono sprecati 5 miliardi di euro e sono stati penalizzati i consumatori italiani perché, falsando le regole della concorrenza in nome dell'italianità, sono stati imposta, sulla rotta d'oro (Milano Linate-Roma Fiumicino), dei prezzi quattro o cinque volte superiori a quelli che sarebbero stati praticati se quella rotta non fosse stata blindata a favore della sola Alitalia.

La compagnia che, un tempo si diceva di bandiera, doveva rimanere in mani italiane perché, si disse allora, (sindacati in testa e politici al traino) Alitalia era la sola compagnia in grado di assicurare un regolare flusso di turisti verso il nostro paese. Sta di fatto che Alitalia ha poi abolito anche i pochi voli da Shanghai (Cina) per cui i turisti con gli occhi a mandorla che volevano venire nel nostro paese sono stati costretti ad atterrare a Parigi. E ciò ben prima che l'Alitalia fosse fusa con Air France.

Anche adesso, contro la cessione delle società che non stanno più in piedi, dopo un primo attimo

DI PIERLUIGI MAGNASCHI

di sbigottimento, si sono subito alzate le balle interessate dei conservatori (che spesso si dichiarano progressisti). Circa la rete Telecom, il Copasir (che sovrintende i servizi segreti italiani) ha subito votato un odg che mette in guardia contro la possibilità che paesi stranieri, mettendo le mani sulla rete, possano venire a conoscenza dei nostri segreti. Evidentemente costoro non hanno mai sentito parlare di Echelon (il grande orecchio Usa che è in grado di intercettare ogni telefonata, sms o e-mail dovunque nel mondo) né di WikiLeaks che ha intercettato e diffuso milioni di informazioni riservatissime americane.

Inoltre, per seminare il panico, altri sindacalisti parlano di decine di migliaia di posti di lavoro in fumo. Non è vero niente: nessuno è oggi in grado di quantificare il fenomeno. Certo, se i posti di lavoro costano di più di ciò che rendono, non possono che scomparire anche se attorno ad essi si affannano, con le bombole ad ossigeno, coloro che, invece di prolungarne l'agonia, dovrebbero creare le condizioni affinché l'occupazione cresca. E ciò passa per la creazione di un ambiente favorevole alle imprese.

— © Riproduzione riservata —



IL PUNTO

Le aziende pubbliche non sono una bestemmia

DI SERGIO LUCIANO

«**N**on rifacciamo l'Iri»: è questo l'argomento perentorio che viene opposto dai «puri» del liberismo in questi giorni, quando, da più parti, il fronte politico a brandelli che dovrebbe governare il paese si lascia sfuggire qualche appello all'intervento della Cassa depositi e prestiti su Telecom, su Alitalia, su Ansaldo o su qualcuna delle tante aziende, pubbliche o private, che rischiano di finire sotto proprietà straniera. Chi legge un appello del genere pensa che l'Iri sia stato la fucina di tutti i mali italiani. Ma poi, se cerca su Wikipedia cosa l'Iri sia stato davvero, non capisce più niente, perché ci legge: «Fu l'ente che modernizzò e rilanciò l'economia italiana durante soprattutto gli anni 50 e 60; nel 1980 era un gruppo di circa 1.000 società con più di 500.000 dipendenti. Per molti anni l'Iri fu la più grande azienda industriale al di fuori degli Stati Uniti

d'America; ancora nel 1993 l'Iri si trovava al settimo posto nella classifica delle maggiori società del mondo per fatturato, con 67,5 miliardi di dollari di vendite».

Questo fu l'Iri. E qualcosa del genere è ancora la pub-

L'Iri fu decisiva per rilanciare l'economia italiana

blica Eni, una delle «sette sorelle» del petrolio, un'azienda profittevole «nonostante» il costante controllo pubblico, un gruppo internazionale, come del resto l'Enel, che da quando è caduto il monopolio elettrico ha riconvertito i suoi investimenti al mondo intero e oggi produce e vende più energia elettrica all'estero che in Italia: ecco, anche questi gruppi sono statali, eppure sono efficienti.

Poi, certo: negli Anni 70 e 80, in un mondo imprenditoriale che per quasi il 40% del fatturato industriale nazionale totale era ancora

pubblico, il potere politico ha inzuppato il biscotto, approfittandone per sistematico pletore di portaborse e inquinare le gerarchie con centinaia di galoppini. Però, intanto, si faceva anche ricerca, si inventavano prodotti, si brevettavano scoperte, si assumeva gente laboriosa e non soltanto fannulloni. E soprattutto anche nel resto d'Europa gli stati giocavano a fare i padroni e oggi, ironia della sorte, ci sono più imprese pubbliche in Francia e Germania che in Italia. Per dire che se oggi quest'Italietta ridotta all'angolo, declinante, che ha lasciato sul terreno 17 punti di competitività in dieci anni ai concorrenti europei, ricevesse un'iniezione ricostituente di capitale pubblico produttivo non sarebbe né una bestemmia ideologica né un peccato mortale né un'infrazione europea. Si tratterebbe di farla bene, iniettando davvero ricostituente e non veleno, capacità e non intrallazzi. Ma questo è un altro paio di maniche: in teoria è possibile, basta volerlo.



IMPRENDITORI «PATRIOTI»

*Il capitalismo
non ha nazione*

Marco Bascetta

Mercoledì scorso, all'indomani dell'affondo spagnolo sulla proprietà di Telecom, *L'Unità* e *Il Tempo* uscivano con un titolo di prima pagina praticamente identico nel suo significato: Fermiamo la svendita dell'Italia. Stampa e telegiornali elencavano sconsolati le numerose aziende italiane passate «in mani straniere», i «gioielli del made in Italy» che avevano cambiato nazionalità. Su queste stesse pagine, in un articolo peraltro apprezzabile, Enrico Grazzini, affermava in conclusione: «Il patriottismo economico è necessario per contrastare la globalizzazione selvaggia». **CONTINUA | PAGINA 2**

IMPRENDITORI «PATRIOTI» • Tutti gridano ipocritamente «non passa lo straniero»

Il capitalismo è globale. E i movimenti?

DALLA PRIMA

Marco Bascetta

GTutto ciò è preoccupante e sono, come sempre accade, il linguaggio e la rappresentazione a segnalare il pericolo. Che non è affatto ricducibile alla conduzione scriteriata di singole vicende, sia pure rilevanti, come quella di Telecom o di Alitalia. Già nel definire «straniere», mani europee, si indirizza l'opinione pubblica verso una concezione competitiva della presenza dei singoli stati nell'Unione. Se poi ci si mette di mezzo anche il «patriottismo» i termini della questione si fanno ancora più sinistri. In tutta la discussione sul mercato delle aziende e sulla politica industriale la dimensione europea semplicemente scompare. Si torna a parlare di famiglie e di «gioielli di famiglia». Ma, tanto per restare nel campo dei gioielli in senso stretto, dubito che anche un solo disoccupato o precario italiano si sia disperato per il passaggio di Bulgari «in mani straniere». Così come non credo che i capitali esteri penetrati nelle griffe del bel paese, soffocheranno la «creatività» del made in Italy, se ancora ve ne è una, e ridurranno una occupazione ormai ampiamente delocalizzata. O che la proprietà transalpina di Parmalat debba

farci rimpiangere Calisto Tanzi. C'è qualcosa di paradossale, anzi di incomprensibile, nel rivendicare l'italianità delle imprese italiane dopo avere elencato con dovizie di particolari l'insipienza, o la corruzione, della classe politica, allegramente privatizzatrice, che ci ha governato e ci governa. Dopo aver illustrato la grettezza, l'inefficienza, la vista corta di buona parte del nostro mondo imprenditoriale. Fino a reclamare una Norimberga (*La Repubblica*) per i crimini commessi in Italia «contro il capitalismo». Che dia li perdoni per questo paragone. Sarebbe dunque questa l'italianità da preservare? La patria economica da difendere fino alla morte, magari accettando tassi di sfruttamento più «competitivi»? O qualcuno intravede un imprevisto e imprevisto momento

di redenzione? Che i capitali circolino liberamente e i mercati si attengano solo alle proprie regole non è certo una novità. Il problema è che altro non circola, resta racchiuso nella presuntuosa impotenza delle «patrie».

C'è poi una singolare leggenda presente soprattutto nella mitologia sindacale. Quella secondo cui i padroni nazionali sarebbero più tenaci con i loro dipendenti, forse preoccupati da una ostilità sociale più prossima, meno cinici dello «straniero» che si avvale della distanza. È una visione paternalistica, arcaica e stucchevole, smentita innumerevoli volte. Nessun patriottismo imprenditoriale (fatta salva l'eticità difesa fino alla disperazione da qualche piccola o media impresa) è mai valso a contrastare chiusure, delocalizzazioni, esuberi, riduzione dell'occupazione e dei salari. C'è infine chi crede che i padroni nostrani sarebbero più ricattabili, o condizionabili, da un governo del paese seriamente impegnato nella politica industriale. L'esperienza ci dice il contrario. A maggior ragione in una situazione di crisi in cui scarseggiano tanto i bastoni quanto le carote. Ci dicono i sindacati italiani: Telefonica, la compagnia spagnola che sta assumendo il controllo di Telecom, ha scaricato diversi settori produttivi, creando esuberi e di-

soccupazione. Lo stesso potrebbe fare anche qui da noi. Ma dove stavano il sindacato italiano e gli altri sindacati europei quando questo accadeva? Nelle rispettive patrie, naturalmente, a strepitare contro l'Europa invece di organizzare lotte sovranazionali che la trasformino, contrastando le politiche liberiste. Al di sotto della dimensione europea, rinchiusi nel cortile nazionale, si perde sempre e comunque. Facile a dirsi, ne convengo. Ma se non si coltiva almeno un simile immaginario contro ogni forma di patriottismo (economico, politico o culturale), di retorica dell'italianità e del «sistema-paese» l'Europa e tutto ciò che essa contiene resterà saldamente non in «mani straniere», ma in quelle di una élite speculativa senza remore e senza argini.

Un piccolo esempio di «internazionalismo» possibile, e uso di proposito questo termine de-sueto: le politiche restrittive imposte dalla troika alla Grecia stanno conducendo alla chiusura dei maggiori atenei di quel paese. Non sarebbe un segnale chiaro e determinato se tutte le università d'Europa chiudessero, almeno per un giorno, in segno di lutto per qualcosa che accade altrove, ma incombe sul futuro di tutti? Si avvicina il centenario del 1914. Cerchiamo di celebrarlo con saggezza.

NUOVA FINANZA PUBBLICA

Dal Rinascimento al Disfacimento industriale

Marco Bertorello

Le novità di questi giorni sul fronte dell'economia reale italiana impediscono di credere alla possibilità di una crescita capace di emergere dalla depressione in cui siamo finiti. Significative sono le vicende che coinvolgono il settore industriale che, nonostante tutto, rappresenta il principale apparato in Europa dopo quello tedesco.

Ancora a luglio «Il Sole 24 Ore» auspica la necessità di un «Rinascimento industriale», ma dopo le recenti cronache sui fallimenti di Alitalia e le dismissioni di Telecom si dovrebbe parlare piuttosto di un Disfacimento industriale. I sostenitori del mercato obiettano che sono appunto le regole del sistema a suggerire la vendita di queste imprese, se poi i capitali sono stranieri il non detto è: meglio ancora. Ma ciò che fa riflettere sono alcune preoccupanti analogie tra la vendita di Alitalia e Telecom. Entrambi gli acquirenti, infatti, Airfrance e Telefoni-

ca, sono alle prese con la riduzione dei loro consistenti debiti, difficile dunque che intendano farsi carico di quelli delle aziende italiane.

Ma allora quale è l'obiettivo? Per la compagnia francese l'acquisto di Alitalia avverrebbe con uno sforzo finanziario minimo e potrebbe essere un tentativo di contendersi quello che tuttora rappresenta il quarto mercato europeo aeroportuale. Indubbiamente forte sarebbe la tentazione di ridurre i costi spostandone il baricentro intorno a Parigi, almeno per quanto attiene i voli internazionali e una parte dell'apparato amministrativo. Mentre per Telefonica l'appetibilità non è tanto per l'impresa italiana, segnata da bassa innovazione e da un mercato in calo, quanto per gli investimenti latinoamericani che possiede in portafoglio e che rappresentano una situazione ben più dinamica.

Insomma ciò che preoccupa non è la bandiera dei capitali, quanto i proba-

bili effetti sul versante locale. Non stiamo parlando di settori marginali o di retroguardia, quanto di due ambiti centrali nelle società contemporanee come trasporti e comunicazioni. Le ricadute in termini di investimenti saranno modeste se non del tutto al di sotto delle necessità. Curiosa poi appare la proposta di utilizzare Cassa depositi e prestiti per mantenere un controllo pubblico sulla rete infrastrutturale delle comunicazioni, una foglia di fico sui futuri assetti, dato che non esisterà più una compagnia telefonica adeguata per utilizzarla. In assenza di capitali stranieri si ipotizza l'intervento di un soggetto, in qualche misura non privato, ma solo in seconda battuta, sempre dopo che gli assi centrali sono stati sottratti a una effettiva regia pubblica. Ma veniamo a una delle questioni di fondo che danno il senso della demolizione industriale in corso. La crisi infatti non è solo frutto di sottoconsumo,

ma anche di una riduzione costante degli investimenti produttivi. Banca d'Italia ci dice che gli investimenti anche nel 2013 saranno in diminuzione. Rispetto al 2012, anno in cui si è sfiorato il 10% della contrazione nell'industria, si ridurranno i ritmi decrescenti in questo segmento, passando a -6.7%, ritmi che rimarranno pressoché identici invece nei servizi con un segno negativo superiore al 6%. Per una società sviluppata e terziarizzata non c'è male. Il problema, dunque, è comprendere la traiettoria di marcia complessiva dell'industria che opera in Italia, senza quella retorica attorno ad alcuni, pochi per la verità, modelli imprenditoriali vincenti. Quante Luxottica ci vorrebbero per compensare i fallimenti di aziende strategiche come Alitalia e Telecom? È necessario ipotizzare uno sviluppo esclusivamente basato sulle esportazioni oppure una strategia che accorci le filiere in una logica fuori mercato? A crisi sistematica è tempo di ragionare in termini corrispondenti.



C'erano una volta i capitani coraggiosi Quali recriminazioni si vogliano fare, è tardi

Quando un Paese fallisce è costretto a svendere

E' tutta colpa di D'Alema, il fatto che, a Palazzo Chigi, "l'unica merchant bank in cui non si parla inglese", come diceva il caustico professor Guido Rossi, privatizzò Telecom. Lui ed i suoi "capitani coraggiosi" che hanno lasciato i figli in eredità ai parlamentari Pd. E' tutta colpa di Berlusconi che volle salvare Alitalia come compagnia di bandiera per regalarla a due lire oggi ad Airfrance, o se Airfrance venisse bloccata, come vorrebbe il ministro per lo Sviluppo economico Zanonato, a chi per lei. Che bailamme. Ci si dimentica che la destra non poteva biasimare una privatizzazione della telefonia, così come la sinistra, Cgil di Epifani in testa, era ben contenta di salvare posti di lavoro o di irrobustire i salari dei dipendenti con la cassa integrazione. Una cosa giusta Bernabè, un presidente di Telecom che apprende della vendita della sua compagnia dalle agenzie di stampa, l'ha detta. Quali recriminazioni si vogliano fare è troppo tardi. A rendere ancora più gustosa questa vicenda, la sua coda ironica, con il Copasir che lamenta i rischi alla sicurezza nazionale, tanti gli italiani con i telefoni sotto controllo dei magistrati. Ora magari, saremo intercettati dalla polizia spagnola che non ci capirà niente di quello che ci diciamo al telefono. E poi la leggenda del capitalismo straccione, privo di capitali, che quando i capitali li ha, la famiglia Riva azionaria di Alitalia, se li trova sotto sequestro. Infine, l'incubo dell'Italia che svende allo straniero, persino l'Ansaldi ai coreani, un'onta vera e propria, almeno fossero americani. Una cosa almeno bisognerebbe mettersela in testa: quando si fallisce, o si amministra male, la svendita è gioco forza, l'alternativa è quella di perdere ulteriormente. La vicenda Alitalia è esemplare a proposito, il suo capitale dal 2008 ad oggi si è continuato a svalutare, investimenti sbagliati e quant'altro e ora nessun socio italiano vuole rimetterci più di quello che ci ha rimesso. I francesi o chi subentrerà ridurranno Alitalia ad una compagnia area regionale, ma quelle sono le sue dimensioni. "Il piano Fenice" è il primo caso in cui l'animale mitologico rimane incenerito, e non risorgerà affatto. Il mestiere degli imprenditori è mestiere difficile, altrimenti nessuno farebbe l'impiegato al catasto. Ci vuole talento, inventiva,

creatività. Per decenni si è pensato fosse necessario che lo Stato aiutasse, con discrezione, quelle famiglie che sorreggessero il tessuto industriale del Paese. Se poi quelle famiglie non fossero state in grado di conseguire risultati, lo Stato avrebbe tolto loro l'osso e quelle si sarebbero dovute ritirare. Il caso di quella di Giorgio Valerio in Montedison. Nel caso in cui non ci sono italiani all'altezza di rilevarne le attività, che ci si rivolge all'estero, per cercare migliori compratori, magari più capaci. Anche perché lo Stato con le sue golden share può aver fatto scelte sbagliate, aggravato i bilanci, prese solenni cantonate. Non c'è un'unica ricetta valida per mille casi diversi del capitalismo ed lo stesso Stato imprenditore sarà costretto a fare un passo indietro se da Beneduce, si passa, con tutto il rispetto a Nobili e da Mattei e Cefis, al povero Cagliari. Perché serve anche una dirigenza capace di una visione. Se l'Italia "svende" è anche una questione di uomini, di capacità. Fiat non ha svenduto, ma la famiglia ha fatto un passo indietro a favore di un manager quale Marchionne, così come a suo tempo lo fece a favore di Romiti. E Marchionne ha spostato l'asse strategico dell'Azienda oltre confine. Hai voglia a criticarlo, ma fare automobili in un mercato saturo diventa impresa impossibile o quasi. Se vi sono occasioni più vantaggiose, bisogna sfruttarle. O si aumenta la concorrenza o si chiudono le fabbriche, o nel caso migliore le si trasferisce altrove: vale per tutti, anche se tutti non ne sono convinti, soprattutto in Italia dove capitalismo e mercato sono concetti ostici e si preferisce quello della solidarietà. Purtroppo capitalismo e mercato chiedono di saper valutare le proprie capacità. Quando un amministratore delegato di Alitalia ha un compenso triplo rispetto a quello di un suo omologo di Airfrance occorrerebbe che anche i ricavati della compagnia fossero il triplo. Altrimenti si va gambe all'aria e a quel punto è piuttosto vano e ridicolo lamentarsi che si svende. Ringraziamo che c'è ancora qualcuno nel vasto mondo convinto di riuscire a guadagnare qualcosa nonostante i nostri disastri. Noi ci perdevamo e basta, e soprattutto non c'era più nessuno, lo Stato in primis, convinto di poter invertire la tendenza.



Alitalia obtient un ballon d'oxygène de 100 millions d'euros

AÉRIEN

Le conseil d'administration a voté hier une augmentation de capital de 100 millions.

Le sursis sera de courte durée.

Pierre de Gasquet
pdegasquet@lesechos.fr
— Correspondant à Rome

L'heure des choix approche. En plein débat sur l'opportunité d'une montée d'Air France-KLM dans son capital, le conseil d'Alitalia s'est réuni hier pour parer au plus pressé. Malgré une perte de près de 300 millions d'euros au premier semestre (contre - 201 millions au premier semestre 2012) et un endettement de 1 milliard d'euros, le conseil de la compagnie italienne a finalement voté hier une augmentation de capital de 100 millions d'euros, qui sera soumise à une assemblée générale le 14 octobre.

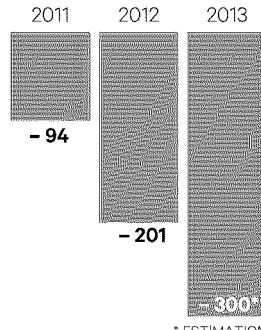
A priori insuffisant pour financer son plan de restructuration, ce ballon d'oxygène devrait lui donner le temps nécessaire pour faire aboutir les négociations en cours avec Air France-KLM ou d'autres « partenaires alternatifs ». Une nouvelle réunion du conseil est d'ailleurs prévue le 3 octobre. « Il faut absolument éviter qu'Alitalia soit la proie d'acquéreurs qui puissent avoir des intérêts stratégiques différents de ceux de notre pays », a lancé hier le ministre du Développement économique, Flavio Zanonato, en soulignant que l'Italie souhaite rester « un des grands « hubs » du transport intercontinental ».

Des actionnaires divisés

En clair, Rome entend tout faire pour éviter de « brader » Alitalia à son partenaire français. « Il n'est pas dit qu'il n'y ait que les Français pour injecter du capital », a insisté Flavio Zanonato, dans une interview au « Sole-24 Ore ». En pleine polémique sur le « blitz » de l'espagnol Telefónica sur Telecom Italia, pas question de donner l'impression que l'on va abandonner Ali-

La compagnie accumule les pertes

Résultat net au 1^{er} semestre, en millions d'euros

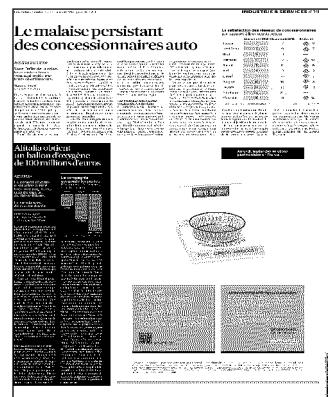


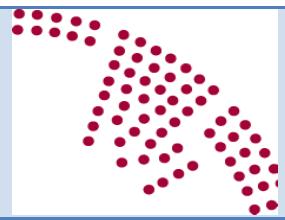
* ESTIMATION

« LES ÉCHOS » / SOURCE : SOCIÉTÉ

talia en rase campagne. « Nous travaillons à une solution intermédiaire avec certaines banques », ajoute le ministre, tandis que son collègue des transports, Maurizio Lupi, assure, à Paris, qu'Air France reste « le premier interlocuteur ». Une des principales préoccupations du gouvernement italien porte sur l'avenir de l'aéroport de Rome dans le cadre d'une reprise totale d'Alitalia par Air France.

De source proche du dossier, les actionnaires restent divisés sur le plan de restructuration de Gabriele Del Torchio, dont le coût est évalué à 450 millions d'euros, en vue d'un retour à l'équilibre en 2016. La situation est d'autant plus confuse que l'incertitude demeure sur les intentions réelles d'Air France-KLM. « En admettant qu'Air France ait vraiment l'envie et le courage de se mettre Alitalia sur le dos, il n'est pas dit qu'il en ait la capacité avec sa propre dette de 6 milliards d'euros, et ses propres problèmes de sureffectifs très importants », confie un conseiller d'Alitalia. De surcroît, selon l'agence Reuters, Air-France-KLM aurait voté contre l'augmentation de capital lors du conseil. Une affirmation que la compagnie se refusait hier à commenter. Autre incertitude, celle sur les commandes d'avions à ApFleet, la société de l'ex-fondateur d'AirOne, Carlo Toto, qui représentent plus de la moitié de la dette d'Alitalia et qui ont fait l'objet d'une provision de 47 millions d'euros pour contentieux fiscal au premier semestre. ■





2013

32	02/09/2013	25/09/2013	LA VICENDA TELECOM
31	19/07/2013	11/09/2013	IL CASO ABLYAZOV - SHALABAYEVA
30	23/08/2013	09/09/2013	IL CASO BERLUSCONI ALLA GIUNTA PER LE ELEZIONI
29	17/08/2013	26/08/2013	LA CRISI EGIZIANA
28	01/07/2013	09/08/2013	LA LEGGE ELETTORALE
27 VOL II	04/06/2013	06/08/2013	LA SENTENZA MEDIASET
27 VOL.I	02/08/2013	03/08/2013	LA SENTENZA MEDIASET
26	15/06/2013	31/07/2013	IL DECRETO DEL FARE
25	31/05/2013	18/07/2013	IL CASO SHALABAYEVA
24	01/05/2013	11/07/2013	IL DIBATTITO SUL PRESIDENZIALISMO
23	07/06/2013	08/07/2013	IL DATA32GATE
22	24/06/2013	05/07/2013	IL GOLPE IN EGITTO
21	28/04/2013	04/07/2013	IL DIBATTITO SULLO "IUS SOLI"
20	03/01/2013	03/06/2013	IL CASO DELL'ILVA
19	02/01/2013	29/05/2013	LA VIOLENZA SULLE DONNE
18	04/01/2013	21/05/2013	DECRETO SULLE STAMINALI
17	07/05/2013	08/05/2013	GIULIO ANDREOTTI
16	28/04/2013	01/05/2013	IL GOVERNO LETTA
15	18/04/2013	21/04/2013	LA RIELEZIONE DI GIORGIO NAPOLITANO
14	01/03/2013	08/04/2013	TARES E PRESSIONE FISCALE
13	04/12/2012	05/04/2013	LA COREA DEL NORD E LA MINACCIA NUCLEARE
12	14/03/2013	27/03/2013	LO SBLOCCO DEI PAGAMENTI DELLA P.A.
11	17/03/2013	26/03/2013	IL SALVATAGGIO DI CIPRO
10	17/02/2012	20/03/2013	LA VICENDA DEI MARO'
09	14/03/2013	18/03/2013	PAPA FRANCESCO
08	17/03/2013	18/03/2013	L'ELEZIONE DI PIETRO GRASSO
07	16/02/2013	01/03/2013	VERSO IL CONCLAVE
06	25/02/2013	28/02/2013	ELEZIONI REGIONALI 2013
05	25/02/2013	27/02/2013	LE ELEZIONI POLITICHE 24 E 25 FEBBRAIO 2013
04 VOL. II	11/02/2013	15/02/2013	BENEDETTO XVI LASCIA IL PONTIFICATO
04 VOL. I	11/02/2013	15/02/2013	BENEDETTO XVI LASCIA IL PONTIFICATO
03	26/01/2013	04/02/2013	IL CASO MONTE DEI PASCHI DI SIENA (II)
02	02/01/2013	25/01/2013	IL CASO MONTE DEI PASCHI DI SIENA
01	05/12/2012	21/01/2013	LA CRISI IN MALI

2012

55	21/11/2012	18/12/2012	LA LEGGE DI STABILITA' (II)
54	28/11/2012	17/12/2012	IL CASO SALLUSTI (II)
53	01/11/2012	27/11/2012	IL DDL DIFFAMAZIONE (II)
52	27/11/2012	14/12/2012	L'ILVA DI TARANTO (II)
51	24/11/2012	03/12/2012	LE PRIMARIE DEL PD - IL VOTO
50	15/11/2012	23/11/2012	LA CRISI DI GAZA
49	01/10/2012	12/11/2012	IL DDL DIFFAMAZIONE
48	01/10/2012	06/11/2012	IL RIORDINO DELLE PROVINCE
47	21/09/2012	24/10/2012	IL CASO SALLUSTI
46	04/01/2012	19/10/2012	LE ECOMAFIE
45	02/10/2012	18/10/2012	IL CONCILIO VATICANO II
44	10/10/2012	12/10/2012	LA LEGGE DI STABILITA'
43	11/09/2012	08/10/2012	LO SCANDALO DELLA REGIONE LAZIO
42	21/09/2012	28/09/2012	FIAT S.p.A. (II)
41	01/09/2012	20/09/2012	FIAT S.p.A.
40	02/04/2012	18/09/2012	LE FONDAZIONI BANCARIE
39	01/08/2012	05/09/2012	ALCOA E CARBOSULCIS
38	01/09/2012	04/09/2012	LA MORTE DI CARLO MARIA MARTINI