

Alitalia piccola e fragile Pronta alla svendita

Il piano di salvataggio esce dalle nebbie e rivela strategie deboli in un mercato in crisi

di Roberto Rossi / Roma / Segue dalla prima

UTILITARIA Che cosa si sa del nuovo piano di salvataggio messo a punto dalla banca Intesa Sanpaolo per incarico del nuovo governo un mese dopo la chiusura delle trattative con Air France? Si sa che la cornice è pronta - sarà costituita una nuova compa-

gnia, ci sarà l'ingresso di capitale italiano, molti, moltissimi lavoratori andranno a casa, sarà fusa con Air One, i 300 milioni del prestito ponte, cento milioni in più rispetto alla social card voluta da Robin Hood Tremonti, non saranno rimborsati - ma non si sa come il quadro sarà completato. Il principale interrogativo resta quello della cordata di imprenditori disposti a mettere i capitali necessari per far ripartire l'azienda. Per il fabbisogno di Alitalia, Air France aveva intenzione di versare un miliardo e mezzo. Circa considerevole, che molti considerano eccessiva. Potrebbero bastare 8-900 milioni. Le riunioni del consiglio di amministrazione fissate per

domani e per l'8 agosto, quest'ultima convocata per approvare i conti del primo semestre, potrebbero dire qualcosa di più. In ogni caso si tratta di tanti soldi. Ma per una cordata ben congegnata la somma richiesta non rappresenterebbe un problema. Semmai il problema è capire l'utilizzo. Con qui soldi, ci spiega la nostra fonte, «nel breve Alitalia riesce a stare in piedi senza perdere troppo. Però la compagnia non ha nessun respiro strategico. È un'operazione di breve periodo. In questo nostro Paese i nostri capitani coraggiosi tendono a fare l'affare piuttosto che a produrre». E con Alitalia l'affare lo si fa «prendendola per poi rivenderla a qualcuno» qualche tempo dopo.

Anche perché il mercato è in forte crisi. Il prezzo del petrolio a 140 dollari sta mietendo vittime in tutto il mondo molto più solide di Alitalia. «In questo momento il settore aereo è il più colpito. Colpito due volte, sui

Berlusconi puerile



Sorprende nel suo antiberlusconismo il Foglio di Giuliano Ferrara, che decolla in prima pagina con un titolo di impareggiabile chiarezza, «Il bidone nazionale», e continua, in una pagina interna, con un editoriale, «Mallitalia», altrettanto chiaro nell'indicare come unica via d'uscita l'accordo con Air France-Klm, l'accordo che fu, l'accordo sacrificato alle imprese elettorali di Berlusconi: «... gettarsi nelle braccia di Air France-Klm, leader di un mercato che rigetta e uccide competitori modesti». Per evitare fraintendimenti, il Foglio scrive: «Anche quest'ultima chance è stata sprecata e ora ci si arrabatta con il puerile tentativo di tornare a un monopolio nazionale fondendo Alitalia con il suo principale concorrente AirOne. Ma la beffa ai consumatori non porterà efficienza né redditività». Ci sarebbe da aggiungere qualcosa sul «prestito ponte», definito «ossigeno a un malato terminale» e sulla vocazione «fallimentarista» del Foglio (in linea con Banca Intesa). Ma basta quell'aggettivo, «puerile», appiccicato al leader del governo e del Foglio...

costi, perché il carburante è a livelli altissimi, e sui ricavi perché anziché prendere l'aereo si scelgono soluzioni diverse. Fra due o tre anni il contesto potrebbe cambiare, ma ora non mi pare che ci siano le condizioni. L'economia in generale non regge». Chi entrerà, comunque, lo farà

solo in particolari condizioni. La prima è appunto la costituzione di una nuova società (newco), che contenga la parte buona di Alitalia (aerei e slot), la seconda è una revisione delle Legge Marzano, ideata e varata per il salvataggio di Parmalat. La modifica è fondamentale. I nuovi soci non vogliono rispon-



Aerei Alitalia allo scalo di Fiumicino. Foto di Massimo Viegli/LaPresse

dere dei debiti pregressi e soprattutto non vogliono che il commissario sia obbligato, come prevede la legge, a fare una gara per la cessione o l'affitto di rami d'azienda.

Il buono della società deve restare nella newco. La tavola deve essere apparecchiata prima che i nuovi soci si siedano. La zavorra, gli scarti, cioè l'indebitamento e gli esuberanti, invece saranno carico di un'altra società (la bad company). Si tratta di un miliardo di euro e di circa cinque-seimila dipendenti, per ora. Quasi il doppio di quelli previsti da Air France. Sia dell'uno sia dell'altro problema sarà la comunità, con diverse formule, a farsene carico.

Soci, poi, ma chi? Tra gli imprenditori più gettonati si parla di Benetton, Gavio e Ligresti. I tre entrerebbero non per spirito patriottico ma per convenienza. Non sono nomi tirati fuori a caso. Gavio e Benetton, concessionari autostradali, hanno ottenuto recentemente dal gover-

no una legge che permette aumenti tariffari annuali in modo quasi automatico. Per Ligresti, assicuratore con Fondiaria-Sai ma anche e soprattutto costruttore, c'è la partita Expo Milano da giocare.

I tre non saranno soli. Si fanno

Tra i soci di cordata Benetton e Gavio premiati dalla recente legge che regala aumenti tariffari

anche i nomi di Marcegaglia, di Colaninno, e di Carlo Toto, ieri ricevuto a Palazzo Chigi, che dovrebbe essere della partita con la sua indebitata Air One. La quale, nel piano ipotetico della creditrice Intesa, dovrebbe essere fusa con Alitalia. Air One non porterà capitali, che tra l'altro non ha, ma aerei (ha recen-

temente ordinato, per i prossimi anni, 60 Airbus 320). In questo modo prenderà forma il polo italiano dei cieli, tanto caro ai sindacati, ma che presenta una limitata capacità di sviluppo. Ci spiega la fonte: «Due zoppi non fanno un corridore. Il polo italiano al di là di assumere qualche punto sul mercato domestico non ha sviluppo. Il problema è quello della dimensione. E non la raggiungi certo fondendoti con Air One».

Si potrebbe pensare a un'alleanza futura. «E con chi? Non ci sono rimasti molti pretendenti in giro pronti a prendere Alitalia ancorché depurata di debito e personale. Tra l'altro l'alleanza non risolve i problemi. Alitalia aveva bisogno di una integrazione. Questa andava fatta anni fa. Solo così si diventa grandi e si resta sul mercato». Soli e piccoli, con pochi margini e con una forte crisi energetica in atto, Alitalia alla fine potrebbe essere ceduta. Naturalmente al prezzo di un'utilitaria.

Ford e Daimler, conti in rosso E Renault taglia seimila posti

/ Milano

MERCATI Tempo di conti per l'industria dell'auto. A suon di trimestrali, acquisizioni e accordi, si aggiorna la scacchiera del mercato automobilistico mondiale.

Se il Lingotto brilla come mai - forte degli ottimi risultati delle macchine agricole di Cnh e dei camion di Iveco ma anche delle performance del gruppo in Brasile, Francia e Germania - non va tanto bene ai colossi di un tempo. Dopo General Motors - superata nelle vendite da Toyota, per la prima volta anche sul mercato statunitense - è la volta di Ford. Che ormai da sei mesi ha i conti in rosso.

Ieri l'ultimo aggiornamento trimestrale ha fatto segnare una perdita di 8,7 miliardi di dollari, in netto peggioramento rispetto allo stesso periodo di un anno fa e rispetto alle attese degli analisti. A pesare sul colosso americano sono in particolare le svalutazioni per otto miliardi dei suoi stabilimenti in Nord America e di altri oneri di tipo finanziario.

Il gruppo di Detroit da tempo ormai ha annunciato di cambiare in parte le sue strategie «per rispondere ai cambiamenti del contesto economico». A cominciare da dicembre, verranno riconvertiti tre impianti che abbandoneranno la produzione di 4x4 e pick up, in favore delle berline, la cui gamma sarà ampliata. Così come la produzione di vetture più economiche e dai consumi ridotti, legarsi motori a quattro cilindri e sistemi di trasmissione a sei velocità. Ci sarà sicuramente anche una sfolta ai dipendenti, ma non se ne conosce l'entità. Di certo «da qui al 2010 due terzi degli investimenti saranno dedicati alle berline e cros-

sover (vetture con la carrozzeria di una 4x4 e il motore di una berlina)», anticipa la società in una nota. Nonostante il cattivo andamento delle attività nordamericane, il gruppo continua a essere in attivo oltreoceano: in Europa ha riportato utili per 582 milioni di dollari, in Sudamerica i profitti sono stati pari a 388 milioni di dollari, mentre in Asia si sono attestati a 50 milioni di dollari.

Dall'altro lato dell'Atlantico non va meglio ai tedeschi di Daimler, anche loro all'esame dei conti trimestrali. La casa madre di Merce-

La trimestrale del gruppo di Detroit ha fatto segnare una perdita di 8,7 miliardi di dollari

des ha tagliato le stime previste per il 2008, in parte a fronte di un utile sceso da aprile a giugno del 25 per cento, a quota 1,4 miliardi di euro. Da quanto si apprende, alla base del calo ci sarebbero gli oneri legati alla statunitense Chrysler, ceduta lo scorso anno al fondo Cerberus. Mentre per quanto riguarda la revisione al ribasso delle stime, Daimler ne attribuisce la causa all'aumento dei prezzi delle materie prime e alla congiuntura mondiale, oltre che agli effetti del supereuro.

Infine Renault, che sempre ieri ha annunciato il taglio di seimila posti di lavoro in Europa e un aumento dei prezzi di ventita, per fronteggiare il rincaro delle materie prime. Il gruppo francese ha chiuso il primo semestre dell'anno con utili e ricavi in rialzo. Ma ha anche rivisto al ribasso gli obiettivi di vendita per 2008 e 2009. Causa il rallentamento del mercato europeo. **g.ves**

ISTAT

Imprese sempre più micro, cresce il terziario

Le micro imprese con meno di 10 addetti in Italia sono oltre 4 milioni, oltre il 95% del totale, e occupano il 47% dei lavoratori. A rilevarlo, su dati del 2006, è l'Istat, con la statistica in breve su «Struttura e dimensione delle imprese». In totale le imprese attive nell'industria e nei servizi sono oltre 4,4 milioni e occupano circa 17,1 milioni di addetti. Il 21 per cento degli addetti, pari a oltre 3,5 milioni, lavora nelle piccole imprese (da 10 a 49 addetti), mentre la quota rilevata nelle imprese di media dimensione (da 50 a 249 addetti) è il 12,6%, pari a oltre 2 milioni di addetti. Soltanto 3.542 imprese (0,08%) impiegano 250 addetti e più, assorbendo, tuttavia, il 20% dell'occupazione complessiva (oltre 3,4 milioni di addetti). Considerando il tipo di attività svolta, prevale il settore del terziario (Commercio, alberghi e altri servizi), in termini sia di imprese (3,3 milioni) sia di addetti (10,5 milioni, pari al 62% del totale), mentre l'industria in senso stretto pur rappresentando appena l'11,8% del totale delle imprese, utilizza il 27,6% dell'occupazione totale. E sempre sul fronte produttivo si registra in forte calo, secondo l'Isae, a luglio la fiducia delle imprese manifatturiere: l'indice, al netto dei fattori stagionali, scende a 83,5 da 86,7 dello scorso mese, attestandosi sui minimi dall'ottobre 2001. E quanto emerge dall'analisi mensile dell'Isae sulle imprese manifatturiere, diffusa ieri.

SALDI

CON SCONTI FINO AL -50% + IL 2° RIVESTIMENTO IN REGALO

	ERA	SCONTO	ORA	SECONDO RIVESTIMENTO
lamium sofà 3 posti in tessuto	1.980€	50%	990€	in regalo
ixora sofà angolare in tessuto	2.980€	50%	1.490€	in regalo
yucca sofà 4 posti in tessuto	1.390€	40%	834€	in regalo
genziana sofà 3 posti in tessuto	1.780€	40%	1.068€	in regalo
antigonon sofà angolare in tessuto	2.820€	40%	1.692€	in regalo
partenio sofà angolare in tessuto	3.500€	30%	2.492€	in regalo
allamanda poltrona in tessuto	890€	30%	581€	in regalo
stellaria sofà 4 posti in tessuto	1.490€	20%	1.192€	in regalo

TUTTI I SOFÀ NEI NOSTRI NEGOZI SONO IN SALDO!

Corri da poltronsofà e risparmi una piccola fortuna: **tutta la collezione** di sofà e poltrone è in **sconto** fino al -50% e il **secondo rivestimento, nel colore che preferisci, è in regalo**. Corri a scoprire tutte le incredibili proposte in **pronta consegna**. C'è sempre un negozio poltronsofà vicino a te.

poltronsofà

I sofà poltronsofà li trovi esclusivamente negli oltre 100 negozi specializzati poltronsofà. Numero Verde 800 900 600 - www.poltronsofà.com

Il periodo di promozione varia da città a città secondo la vigente normativa locale. Comunicazione effettuata ai comuni di competenza. La disponibilità effettiva dei modelli, valida fino ad esaurimento scorte, va verificata in negozio. Il 2° rivestimento in regalo è da intendersi solo sui sofà in saldo nel negozio e nei tessuti delle collezioni promozionali in vigore.