

Alitalia, 155 milioni per vivere Air France divide i ministri

● Aumento di capitale da 100 milioni. Il cda riconvocato il 3 ottobre ● Scontro Lupi-Zanonato

Laura Matteucci
MILANO

Il cda di Alitalia approva la semestrale in perdita netta, vara un aumento di capitale da 100 milioni di euro, e completa la sottoscrizione del prestito obbligazionario convertibile per 55 milioni. Quel che basta, insomma, per tirare il fiato, evitare il fallimento e guadagnare tempo, in attesa che ogni decisione strategica sulla cessione del controllo ad AirFrance-Klm venga discussa nel prossimo cda, già fissato per il 3 ottobre. E il 14 ottobre l'assemblea straordinaria dovrà deliberare l'aumento di capitale, cui peraltro il gruppo franco-olandese non sembra affatto favorevole, tanto che i membri francesi avrebbero votato contro (preferendo maggiore attenzione all'accordo con le banche creditrici su una spalmatura del debito).

Nonostante cali un po' l'indebitamento, il rosso della compagnia di bandiera peggiora, e i passeggeri diminuiscono: Alitalia ha chiuso il primo semestre dell'anno con una perdita di 294 milioni rispetto a quella di 201 milioni registrata nei primi sei mesi del 2012, scontando anche 50 milioni di accantonamenti, di cui 47 legati al contenzioso fiscale sulle società irlandesi in capo all'ex gruppo Air One. La disponibilità liquida totale gestionale, comprendente le linee di credito non utilizzate, risulta di 128 milioni. In cassa, insomma, ci sono giusto i soldi per pagare gli stipendi al personale, che infatti oggi verranno liquidati. Ma è chiaro che per mettere i conti in sicurezza il cda avrebbe dovuto varare una ricapitalizzazione almeno tripla rispetto a quanto avvenuto.

Mentre il cda in oltre sei ore di riunione decideva per la mera sopravvivenza della compagnia di bandiera, il ministro ai Trasporti Maurizio Lupi incontrava a Parigi il suo omologo, Frederic Cuivillier per fare il punto sul dossier Alitalia (così come anche sulla Tav Torino Lione). E da lì dava sfogo all'ennesima polemica governativa, prendendosi con il collega allo Sviluppo Flavio Zanonato.

Che sull'operazione Alitalia-AirFrance a Palazzo Chigi circolino idee diverse, era chiaro già nei giorni scorsi. Se Zanonato (così come il viceministro all'Economia, Stefano Fassina) ha più

volte frenato sull'operazione, Lupi invece ribadisce il suo *placet* e zittisce il titolare dello Sviluppo: «Opinioni legittime - dice - ma credo che il collega abbia problemi come Riva, Ilva e Finmeccanica: è giusto che ognuno di noi affronti i temi che conosce». Per Lupi è «naturale» che il primo interlocutore per l'aumento dell'impegno in Alitalia è il suo azionista di maggioranza relativa, Air-France (che dovrebbe salire dal 25% al

50% del capitale). Ben venga, dunque, la compagnia franco-olandese, continua Lupi, ponendo perlomeno due condizioni di *default*: che si mantenga il suo ruolo strategico di compagnia internazionale e non regionale, e il livello occupazionale. Per Zanonato, invece, si sta correndo troppo: «Alitalia prima va risanata, successivamente si faranno le alleanze», dice. «È una grande compagnia nazionale e la vogliamo tutelare - continua - non vogliamo che scompaiano gli hub dal nostro Paese. Se l'Italia perde la sua capacità di attrarre i grandi voli inter-continentali vuol dire che ci riduciamo a operare voli regionali.



Maurizio Lupi FOTO LAPRESSE



Flavio Zanonato FOTO LAPRESSE

Siamo al lavoro per una soluzione ponte con le banche». Una polemica rinviata al Consiglio dei ministri di oggi.

Nelle stesse ore, l'Unione europea ha annunciato il primo passaggio dell'apertura di una procedura di infrazione contro l'Italia perché lo spazio aereo italiano, così come quello di Cipro e Grecia, è ancora troppo frammentato e non rispetta le norme della direttiva sul cielo unico europeo del 2004. L'eccessiva frammentazione, secondo la Commissione, implica l'adozione di «rotte a zig-zag» che comportano costi aggiuntivi (per le compagnie, quindi per i passeggeri) sui 5 miliardi di euro l'anno.

INDEBITAMENTO RIDOTTO

E torniamo ai conti approvati ieri. Come dicevamo, si riduce l'indebitamento finanziario netto gestionale al 30 giugno, che risulta di meno 946 milioni, rispetto ai 1.023 milioni al 31 marzo di quest'anno; di questa voce la quota per l'indebitamento sulla flotta di aerei di proprietà è pari a 600 milioni. Nel primo semestre Alitalia ha trasportato 10,7 milioni di passeggeri con un calo, rispetto al periodo gennaio-giugno 2012 del 4%. «A fronte di una diminuzione generale del numero di passeggeri in Italia di oltre il 9% - spiega una nota della compagnia - Alitalia, nel semestre, è andata meglio del settore anche se con una diminuzione rispetto al periodo gennaio-giugno 2012 del 4%. Nello stesso periodo, la quota di mercato domestico del gruppo è stata del 49,5% (+1,2% rispetto al 2012)». Sull'insieme dei tre segmenti - intercontinentale, internazionale e domestico - il gruppo ha mantenuto la stessa quota di mercato dello scorso anno, superiore al 22%. Sull'hub di Roma Fiumicino la quota di mercato è stata del 46,6%, +0,9 rispetto al 2012. I ricavi totali gestionali ammontano a 1.621 milioni, in flessione di circa il 4% rispetto ai primi 6 mesi 2012.

INTESA SAN PAOLO

Cade in Borsa mentre si attende un chiarimento su Cucchiani

Banca Intesa San Paolo ha perso ieri il 3,7% in Borsa in una giornata dove sono emerse molte preoccupazioni tra gli investitori sulla minaccia di tensioni e di instabilità che potrebbe coinvolgere i vertici della grande banca. L'indiscrezione di una prossima, imminente uscita di scena dell'amministratore delegato Enrico Cucchiani non trova per ora conferme, ma nemmeno secche smentite ufficiali che in questi casi arrivano sempre per evitare problemi e ripercussioni sul mercato. Probabilmente qualche novità potrebbe maturare nel week end e con il consiglio di amministrazione previsto per la

prossima settimana.

Che esistano dei problemi ai vertici della banca è innegabile: ormai da tempo filtrano voci sulle difficoltà di relazione tra Cucchiani e la prima fila di manager. L'amministratore delegato avrebbe uno stile troppo individualista e lontano dalle esigenze di condivisione della gestione, a partire dai dossier più delicati, con i suoi collaboratori. Anche la riorganizzazione interna e l'attribuzione delle deleghe non hanno funzionato e molti in banca rimpiangono il modello di gestione di Corrado Passera, l'ex amministratore delegato che lasciò due anni fa la guida

dell'istituto per la sfortunata esperienza nel governo Monti. La situazione sta diventando molto delicata e interessa non solo le Fondazioni azioniste, in particolare la Compagnia di San Paolo e la Cariplo, ma anche la Banca d'Italia che con questi chiacchi di luna politici ed economici non desidera certo che venga destabilizzata una grande banca come Intesa San Paolo.

Cucchiani, recente protagonista del workshop Ambrosetti a Cernobbio dove si è profuso in dichiarazioni e interviste, potrebbe essere sostituito dal direttore generale vicario Carlo Messina. Ma sono possibili sorprese.

Aerei e telecomunicazioni nel deserto liberista

IL COMMENTO

Luigi Bonaretti

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 cavaglia 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 frapponero 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 extrema 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.