

ECONOMIA

Alitalia: sì all'aumento Il consiglio si dimette

- Via libera dopo una riunione di 17 ore, un mese di tempo per sottoscrivere
- Caccia al partner straniero. Sarmi (Posteitaliane) è volato subito a Parigi

ANDREA BONZI
twitter@andreabonzi74

Si è compiuto all'alba il primo passo verso il salvataggio di Alitalia. Al termine di una vera e propria maratona iniziata alle 17 di lunedì, l'Assemblea dei soci ha dato l'ok all'unanimità all'aumento di capitale di 300 milioni di euro. A questi, si aggiungeranno 200 milioni di nuovi prestiti bancari: la manovra totale è di 500 milioni. Ci sarà tempo fino a metà novembre per sottoscrivere le azioni di nuova emissione, e poco di più per acquistare le quote rimaste invendute: Posteitaliane entrerà con 75 milioni di euro, mentre altri 100 saranno assicurati dalle banche, Intesa SanPaolo e Unicredit. E siccome gli assetti stanno per cambiare, il cda presieduto da Roberto Colaninno ha deciso di rassegnare le proprie irrevocabili dimissioni, con effetto alla prossima assemblea.

ORA SERVE UN PARTNER

Ma se si vuole dare un futuro all'ex compagnia di bandiera c'è molta strada da fare. Innanzitutto bisogna vedere se tutti i soci rispetteranno gli impegni. Intesa Sanpaolo ha dato il via libera in serata (26 milioni di aumento, più 50 massimi garantiti per la quota inopata), mentre Atlantia, che possiede il 9% di Alitalia ed è controllata dalla famiglia Benetton, ha smentito la volontà di investire 50 milioni. Poi c'è la delicatissima partita del partner estero, segnatamente Air France-Klm, anche perché al momento all'orizzonte non si intravedono altri soggetti interessati.

Non c'è tempo da perdere. Lo sa bene Massimo Sarmi, numero uno di Posteitaliane, che è volato ieri a Parigi per incontrare Alexandre De Juniac, amministratore delegato della compagnia franco-olandese, e convincerlo a mettere da parte i dubbi sul rilancio. Lo conferma Gaetano Micciché, direttore generale di Intesa Sanpaolo, che parla di Air France del «partner naturale» di Alitalia, di cui possiede già il 25%.

Ma soprattutto è il ministro dell'Economia, Fabrizio Saccomanni (ieri in Lussemburgo), a far capire la gravità della situazione ricordando come «non sia realistica l'idea che Alitalia possa vivere da sola». Le scelte fatte in passato dal governo Berlusconi con l'arrivo dei «capitani coraggiosi» non si possono più ripetere, è necessario «trovare una forma di partnership, il governo sosterrà l'integrazione con un operatore internazionale», insiste Saccomanni.

Che replica alle accuse di protezionismo definendole «fuori luogo. Il governo non è direttamente coinvolto nell'aumento di capitale». Sulla stessa linea il collega allo Sviluppo Economico, Flavio Zanonato: «L'operazione che è stata fatta è puramente industriale: non è un aiuto. Aiuto significa che si mettono dei soldi per ridurre il rischio degli imprenditori. Qui non è così». L'ex primo cittadino di Padova ha smentito poi il retroscena del rifiuto dell'Ad Mauro Moretti (Fs) di accorrere al capezzale di Alitalia: «Assolutamente falso, ha lavorato per trovare una soluzione». Una delle poche voci contrario alle nozze con Air France è quella di Raffaele Bonanni, segretario generale della Cisl. «I francesi non vanno bene non perché siamo antifrancesi - argomenta - ma perché hanno detto di non volere nuove tratte e nuovi aerei: questo significa essere in una condiz-

zione di subalternità, fare la "Cenerentola" e questo non va bene. Se mettiamo a posto l'azienda possono esserci altri partner».

BRUXELLES NEUTRALE (PER ORA)

Da parte sua, l'Unione Europea non poteva restare indifferente al grido d'allarme lanciato da British Airways: il suo atteggiamento però resta neutrale, in attesa di approfondimenti. «Solo quando avremo i dettagli dell'operazione potremo valutare la compatibilità con le normative europee», spiega Antoine Colombani, portavoce del Commissario europeo alla concorrenza, Almunia. Bruxelles aspetta di esaminare le carte per sbilanciarsi: «Un elemento chiave è sapere se l'entità pubblica interviene come farebbe un investitore privato - considera Colombani -. Nei casi in cui lo fa, non siamo di fronte a un aiuto di Stato; se al contrario accorda un vantaggio a un operatore, allora la Commissione deve verificarne la compatibilità con le leggi». Dubbi però arrivano anche da Sergio Boccarduti, deputato di Sel, che si chiede «se la parte non pagata dai capitani coraggiosi finirà per essere pagata da Posteitaliane, e quindi dallo Stato».

...
**La Cisl: «No ai francesi»
Zanonato respinge
le accuse di protezionismo
L'Ue si riserva di decidere**



L'aeroporto di Fiumicino FOTO RAVAGLI/TM NEWS - INFOFOTO



Antonio Patuelli Abi FOTO LAPRESSE

Banche, sofferenze e migliaia di esuberanti

A. BO.
twitter@andreabonzi74

Soffre, il sistema bancario italiano. A certificare questo stato di difficoltà è il rapporto mensile dell'Abi, l'associazione che riunisce quasi 1.000 realtà che si occupano di credito e finanziamenti nel nostro Paese.

Ad agosto le sofferenze bancarie lorde - ovvero i debiti che i clienti non riusciranno mai a saldare - hanno raggiunto i 141,8 miliardi, in aumento di 2 miliardi rispetto ai 139,8 miliardi di luglio e in crescita di ben 26 miliardi rispetto a un anno fa (+22,4%). In rapporto agli impieghi, cioè alle operazioni di prestito avviate, le sofferenze risultano pari al 7,3% ad agosto (5,9% un anno prima), valore che raggiunge il 13,1% per i piccoli operatori economici, l'11,7% per le imprese e il 6,1% per le famiglie.

Una situazione le cui cause vanno ricercate soprattutto nella crisi e nella difficile situazione delle imprese, che si riflette, analizza l'Abi, in un'ulteriore contrazione della domanda di credito da parte delle aziende. Nei primi otto mesi del 2013 il numero delle domande di finanziamenti è diminuito dell'1,1% rispetto allo stesso periodo del 2012 (dati Crif).

SACCOMANNI: «BANCHE SOLIDE»

Eppure il ministro dell'Economia, Fabrizio Saccomanni, che conosce bene la materia essendo stato per sette anni numero uno di Bankitalia, spegne gli allarmismi: il sistema bancario del nostro Paese è «complessivamente solido, non abbiamo nulla da nascondere». «Abbiamo fatto gli aumenti di capitale, le puliture dei bilanci, portando alla luce le sofferenze che non c'erano - ha aggiunto ieri, a margine della riunione dell'Ecofin tenutasi in Lussemburgo, dove è stato dato l'ok definitivo al meccanismo unico di vigi-

lanza degli istituti creditizi -, quindi il sistema è complessivamente solido».

Un ulteriore motivo di preoccupazione, però, è dato dai numeri diffusi dal sindacato Fabi. Da qui al 2020, infatti, 20mila addetti saranno accompagnati alla porta con incentivi derivanti da un fondo di solidarietà, aggiungendosi alle 48mila persone già prepensionate volontariamente negli ultimi 13 anni. Ma i soldi ora sono esauriti, mentre i tagli proseguiranno. «Lo scenario presenterà un conto occupazionale che ripropone al centro della nostra azione evitare i licenziamenti - avverte Agostino Megale, segretario generale della Fisac-Cgil, in un articolo pubblicato su *Il Sole 24 ore* -. Bisogna riconquistare il contratto attraverso lo sciopero e fare unitariamente l'accordo sul fondo». Anche perché il piano di nuove assunzioni previsto dal contratto - 30mila giovani entro il 2015 - non è mai partito, e nemmeno la metà delle uscite è stato compensato dagli ingressi.

In un momento già delicato, lo scorso 16 settembre l'Abi ha deciso di stracciare unilateralmente il contratto nazionale, provocando l'inevitabile reazione dei sindacati: il 31 ottobre prossimo, infatti, è stato proclamato lo sciopero unitario. Le sigle hanno anche chiesto al governo di non deliberare gli aiuti al sistema bancario previsti nella legge di stabilità prima che venga ricomposta la frattura.

Inoltre è partita una raccolta di firme per una legge popolare che fissi un tetto agli stipendi dei manager. Paolo Bellentani, segretario della Fiba-Cisl di Modena, dove sono già state raccolte 3.500 firme, fa un esempio concreto: Intesa Sanpaolo intenderebbe distribuire gratuitamente al top management azioni per circa 18 milioni di euro. «Una vera e propria provocazione nei confronti dei lavoratori», commenta Bellentani.

Germania blocca la riduzione delle emissioni di auto

Il 90% degli europei che vive in città respira un'aria inquinata oltre i limiti indicati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Lo ha rivelato ieri un rapporto dell'Agenzia europea dell'ambiente. La pubblicazione è arrivata poche ore dopo il fallimento della riunione dei ministri europei dell'Ambiente di lunedì a Lussemburgo, dove non è stato approvato l'accordo sulla riduzione delle emissioni delle auto a causa dell'opposizione della Germania. Sempre ieri il Bundestag tedesco ha reso noto che pochi giorni dopo le elezioni i proprietari della Bmw hanno donato 690 mila euro alla Cdu, il partito della Cancelliera Angela Merkel. È «il caso più clamoroso da anni di politica comprata», ha commentato il vice capogruppo della Linke al Bundestag Klaus Ernst, secondo il quale «la Bmw ha la Merkel in tasca».

Insomma, un'altra storia di fumo, lobby

IL DOSSIER

MARCO MONGIELLO
BRUXELLES

Fallito l'accordo nella Ue per l'opposizione tedesca mentre si apprende che la Bmw ha finanziato la Cdu della cancelliera Merkel con 690mila euro

by potenti, tumori e normative europee che vengono rallentate, rimandate, annacquate o cancellate del tutto. Solo la settimana scorsa il Parlamento europeo è riuscito ad approvare le norme per disincentivare le vendite di sigarette tra i giovani, ma ha dovuto accettare un am-

morbimento delle regole in seguito alla campagna di lobby milionaria di multinazionali come la Philip Morris. Questa volta il fumo in questione è quello delle marmitte delle auto, ma la dinamica è la stessa.

A giugno Commissione e Parlamento avevano raggiunto un accordo per imporre il limite dei 95 grammi per chilometro di emissioni medie di Co2 da parte delle case automobilistiche entro il 2020. Lunedì a Lussemburgo però i ministri dell'Ambiente che dovevano ratificare l'intesa si sono scontrati con l'intransigenza della Germania, preoccupata di difendere le sue case automobilistiche Bmw e Daimler-Mercedes, che a differenza della Fiat sono specializzate in auto di lusso altamente inquinanti. Berlino vorrebbe posticipare l'obiettivo dei 95 g/Km di quattro anni e ora a Bruxelles si dovrà trovare un nuovo accordo,

col rischio che le elezioni europee del prossimo maggio facciano interrompere il processo legislativo fino al 2015. Il ministro per l'Ambiente Andrea Orlando ha detto che la riunione è stata «un'occasione mancata» perché «l'accordo raggiunto a giugno era ambizioso». Delusa anche la commissaria Ue per il Clima Connie Hedegaard, secondo cui è «inaccettabile» la richiesta tedesca di posticipare l'obiettivo di quattro anni. La pubblicazione dei dati sulla cattiva qualità dell'aria in Europa ha reso la questione ancora più urgente, visto che il traffico automobilistico è la causa principale dell'inquinamento, seguito da industria, agricoltura e abitazioni. Il commissario Ue per l'Ambiente Janez Potocnik ha promesso nuove regole, perché l'aria avvelenata «è la prima causa ambientale di morte nell'Ue, con oltre 400mila decessi prematuri nel 2010, cioè più di dieci

volte le vittime degli incidenti stradali». Peccato poi che quando si passa dalle parole ai fatti i soldi delle lobby pesano di più delle buone intenzioni.

L'associazione dei consumatori europei Beuc, che riunisce 41 associazioni nazionali, si è detta «enormemente delusa» dall'esito della riunione dei ministri. Anche perché, spiegano, «gli studi recenti sull'impatto sull'occupazione hanno dimostrato che gli obiettivi sulle emissioni creerebbero milioni di posti di lavoro entro il 2030 per tecnici ad alta specializzazione, spostando la spesa dall'importazione di carburanti fossili ad altre aree dell'economia europea». La società di consulenza britannica Cambridge Econometrics ha calcolato che applicando il limite dei 95 g/km l'Ue risparmierebbe sui carburanti molto di più che con le politiche di austerità: circa 70 mila miliardi di euro all'anno.