

MILANO

Il copione sembra quello di una serie tv, dove il colpo di scena viene sempre rimandato all'episodio successivo. Sta di fatto che quanto accaduto ieri fra Etihad e Alitalia, se non decisivo è comunque di grande importanza. Infatti, l'ormai famosa lettera d'intenti non è ancora arrivata, ma in sua vece è stata diffusa una nota congiunta dei due vettori aerei che ne preannuncia il prossimo recapito. Tanto basta per affermare che l'interesse degli arabi ad effettuare una solida iniezione di capitale nella compagnia italiana è divenuto finalmente ufficiale, dopo mesi di anticipazioni e indiscrezioni. E tanto è bastato per innescare una serie di dichiarazioni improntate all'ottimismo, da parte del governo e dei vertici delle due aziende coinvolte.

«Etihad Airways ha confermato che invierà una lettera che preciserà le condizioni e i criteri per il proposto investimento nel capitale da parte della compagnia che, negli ultimi mesi, ha negoziato con Alitalia e i suoi stakeholder»: è quel che si legge, appunto, nella nota congiunta diffusa nel giorno di festa da Alitalia e Etihad Airways. «Dopo l'approvazione - prosegue il comunicato - con la conferma dell'accettazione delle condizioni da parte del consiglio di amministrazione di Alitalia e dei suoi stakeholder, le compagnie aeree procederanno alla preparazione della documentazione finale per completare l'operazione proposta, in linea con le regole dell'Unione europea e gli altri requisiti normativi». Riferimento certo non casuale, quello alle direttive di Bruxelles, poiché nelle settimane passate si è molto discusso sulle modalità dell'ingresso diretto di Etihad nel mercato europeo, che non può comunque avvenire superando il 49% del capitale in un vettore continentale. «Il Governo Italiano - si conclude la nota congiunta - riconosce l'importanza strategica di questa operazione e guarda favorevolmente alla collaborazione fra Etihad Airways e Alitalia».

SODDISFAZIONE A PALAZZO CHIGI

Ed in effetti una voce dell'esecutivo Renzi non ha tardato a farsi sentire, ed è stata quella del ministro dei Trasporti. «Quello inviato dal comunicato - ha dichiarato Maurizio Lupi - mi pare un ottimo segnale. Etihad è pronta ad investire intorno ai 600 milioni di euro, con un grande piano industriale che rilancia il sistema degli aeroporti italiani, a partire da Fiumicino e Malpensa». Il ministro ha poi affermato di non credere che «ci sarà una bad company. Non è una esperienza positiva, perché scarica i debiti su pochi soggetti. La società sarà sempre la stessa, Alitalia, con i suoi debiti e i suoi crediti. Del resto non ci è mai stata presentata l'ipotesi di una



Alitalia, oggi stretta finale sull'accordo con Etihad FOTO LAPRESSE

Alitalia, gli arabi pronti a investire 600 milioni

- Etihad conferma la disponibilità ad entrare nel capitale della compagnia
- Il ministro Lupi: «Non ci saranno bad company. Delibera cda in settimana»

bad company».

Soddisfazione è stata espressa, come detto, dai vertici di Alitalia. «Siamo lieti che l'operazione prosegua con Etihad Airways che rappresenta per Alitalia un partner strategico ideale per rafforzare le prospettive di crescita a lungo termine della compagnia», ha dichiarato il presidente della compagnia, Roberto Colaninno. Dello stesso tenore le parole dell'amministratore delegato. «L'ingresso di Etihad nel capitale - ha sottolineato Gabriele Del Torchio - rappresenta un'eccellente prospettiva per Alitalia. Questo investimento assicurerà una stabilità finanziaria ed è la conferma del ruolo chiave di Alitalia quale asset infrastrutturale strategico per lo sviluppo del settore dei viaggi e del turismo nel nostro Paese». E non sono mancate le parole provenienti dal vertice di Etihad. «Siamo

lieti di poter andare avanti con questa operazione e confidiamo di raggiungere la positiva conclusione della transazione proposta ad Alitalia», ha affermato James Hogan, presidente e amministratore delegato della compagnia degli Emirati Arabi. Una partecipazione azionaria in Alitalia sarà utile non soltanto alle due compagnie, ma ciò che più conta è che questa partecipazione darà più scelta e maggiori opportunità di viaggio a chi si muove per affari o per turismo da e per l'Italia».

Per quanto significativo quanto acca-

...

Nota congiunta delle due società. Del Torchio: «Un'ottima prospettiva che darà stabilità»

duto ieri, l'operazione Etihad-Alitalia resta comunque ben lungi dall'essere conclusa. E solo con la lettura della lettera d'intenti, ad esempio, sarà possibile capire quali sono le reali intenzioni degli arabi in merito agli esuberanti in Alitalia. Di certo, al vettore degli Emirati non mancano le risorse per affrontare un'operazione di questa importanza. Etihad, infatti, è un colosso da 11,5 milioni di passeggeri l'anno, con un fatturato di 6,1 miliardi di dollari e un utile netto di 62 milioni. Ed ancora, tra cargo e trasporto passeggeri sono 103 le destinazioni raggiunte dai vettori della compagnia di Abu Dhabi, anche in virtù dei 9 nuovi scali passeggeri aggiunti nel 2014: Medina, Jaipur, Los Angeles, Zurigo, Perth, Roma, Yerevan, Phuket e Dallas. Una compagnia la cui flotta si compone di 98 aerei e che dà lavoro a oltre 19mila persone.

Ilva, il governo decide sul commissario: Enrico Bondi è in scadenza

ROMA

Comincia una settimana delicata per l'Ilva. Il governo è alle prese col mandato del commissario Enrico Bondi, nominato il 5 giugno di un anno fa (decreto firmato da Enrico Letta), e deve decidere se prorogare o meno l'incarico. Le possibilità sono tre: riconfermare Bondi, almeno fino alla composizione della nuova cordata; nominare un nuovo commissario al posto dell'attuale manager; sostituire l'uomo che salvò la Parmalat e passare il comando al sub-commissario Edo Ronchi, nominato dal ministro dell'Ambiente.

Nei giorni scorsi, il premier Matteo Renzi ha manifestato insoddisfazione per come stanno andando le cose e annunciato «un cambio di passo»: questo fa pensare che Bondi non sia particolarmente saldo sulla poltrona. La situazione dell'Ilva, però, è particolarmente delicata: l'azienda - che solo a Taranto ha 11mila occupati diretti - vive da mesi una pesante crisi finanziaria che mette a rischio stipendi, forniture e prosecuzione dei lavori di risanamento prescritti dall'Autorizzazione integrata ambientale. Né si presenta facile formare una nuova cordata di imprenditori disposta a subentrare al gruppo Riva, che oggi detiene quasi il 100% della proprietà.

Nei giorni scorsi si è fatto avanti il gruppo franco-indiano Arcelor Mittal, che ha avuto incontri con il ministro allo Sviluppo economico, Federica Guidi. Tre i problemi che preoccupano eventuali nuovi soci dell'Ilva: l'indebitamento della società, che, secondo fonti aziendali, stima perdite per un miliardo nel periodo del commissariamento (2014-2016) e che, nel primo trimestre di quest'anno, ha perso circa 110 milioni nella gestione; l'enorme esborso finanziario necessario per i nuovi investimenti sia ambientali che industriali; il conflitto giudiziario esistente a Taranto alla luce del nuovo processo che comincerà il 19 giugno (accusa di disastro ambientale, chiesto il rinvio a giudizio di 49 persone tra cui molti esponenti del gruppo Riva) e dei risarcimenti danni che stanno cominciando ad arrivare.

«Alfa, piano da 5 miliardi. Ma all'estero Lancia in declino»

- Marchionne spiega a Trento la strategia di Fca
- Ai sindacati: «Se Fiom vuol firmare, lo faccia...»

TRENTO

Una conferma per l'Alfa Romeo, che continuerà ad essere prodotta «solo in Italia», e diventerà la punta di diamante della gamma «alta» del gruppo Fiat Chrysler Automobiles, con un investimento di 5 miliardi di euro; un'amara constatazione per il marchio Lancia, «che funziona solo nella Penisola, ma non ha storia né in Europa, né negli Usa», e sembra destinata al declino. È la sentenza di Sergio Marchionne, amministratore delegato di Fca, che ieri al Festival dell'Economia a Trento, ha tracciato le linee guida dell'azienda.

I MARCHI

«Lo sviluppo di Alfa Romeo nei prossimi 5 anni sarà completamente realizzato in Italia - ribadisce "il manager col maglione", confermando le parole dello scorso 6 maggio -. Ho visto merco-

di l'ultimo prototipo e siamo nella direzione giusta. Nel terzo trimestre del 2015 vedremo i primi frutti: pensate ai modelli Bmw, nel 2018 ci sarà una sorella Alfa che li batterà». Sono i tedeschi i principali avversari, ai quali Marchionne riserva una stoccata: Venerdì ho provato una Bmw, ma c'è stato un degrado...non è più l'auto che conoscevo io...». Il mercato principale di Alfa, «unico brand globale insieme a Jeep», sarà quello statunitense: «La salvezza di Fca non dipende dall'Europa», è la convinzione dell'amministratore delegato.

Discorso opposto per la gloriosa Lancia. «Diventerà un prodotto solo per il mercato italiano - osserva Marchionne -, abbiamo provato in tutti i modi, ma non ha nessun valore sulla piazza internazionale, è in perdita da 10 anni e non c'è speranza: Lancia avrà una contrazione di produzione e sarà venduta solo nel mercato interno. Mi

spiace ma senza investimenti di miliardi non riusciamo a darle la credibilità che le restituisca sopravvivenza, in tempi di crisi bisogna scegliere». «Daremo al Presidente della Repubblica un'altra macchina, gli faremo una Maserati», scherza il supermanager.

DIECI ANNI CON IL MANAGER

Sono passati esattamente dieci anni dall'ingresso in Fiat dell'amministratore delegato italiano; dieci anni che hanno portato alla creazione di una multinazionale italo-americana dell'auto. Il tutto attraverso mosse controverse, tra cui l'esclusione della Fiom-Cgil, unica sigla non firmataria degli accordi a Pomigliano e Mirafiori (con annesse battaglie in tribunale per il reintegro), gli investimenti promessi e mai arrivati (i 20 miliardi di «Fabbrica Italia»), il

...

Stretta di mano con Renzi Ma su Termini il manager non arretra: «Impossibile realizzare automobili là»

mancato acquisto di Opel nel 2009 («Preferisco non pensarci...») e l'uscita da Confindustria nel 2011. La svolta tra 2008 e 2009, quando viene perfezionato l'acquisto di Chrysler: ora Fca è al settimo posto a livello mondiale, con 4,4 milioni di automobili realizzate.

Proprio le dimensioni sono state decisive per il salvataggio di Fca: «La Fiat era troppo piccola, i competitor tedeschi ci avrebbero fatti fuori in 6 secondi, ora non possono più. Mai più ci capiterà un'occasione come Chrysler, ci è voluta una bella faccia tosta, e senza Obama non sarebbe stato possibile raggiungere l'obiettivo».

«LA FIOM? FIRMI PURE...»

Si è parlato anche di sindacati: a Susanna Camusso che, in un'intervista al *Corriere della Sera*, gli chiedeva di precisare volumi di produzione e stabilimenti del rilancio Alfa e auspicava una «ri-normalizzazione» dei rapporti, Marchionne risponde soffermandosi solo sulla seconda. «Siamo più che disposti ad aprire il contratto anche a loro (Fiom e Cgil, ndr). Possono firmare quando vogliono». Il primo passo, insomma, diffi-

cilmente lo farà l'Ad di Fca. Dopo aver ribadito ottobre come obiettivo per la quotazione in Borsa, c'è spazio per la politica.

Con Matteo Renzi, una stretta di mano e un botta e risposta a distanza. «Non parlo del passato di Fiat - glissa il premier -, è un pezzo di storia italiana. Penso al futuro. Spero e lavoro perché l'industria dell'auto funzioni sempre di più, perché si tratta di realtà nazionali e internazionali importanti per il Paese». Dunque, «se Marchionne è d'accordo, vorrei visitare gli stabilimenti di Detroit a settembre, in occasione del viaggio programmato». Ma non sono solo convenevoli: «Siamo preoccupati per l'occupazione. Termini Imerese - rileva allora Renzi - è uno dei luoghi da cui far ripartire il progetto industriale, così come Sulcis e Taranto». «Lo aspetto volentieri - è la risposta del manager -. Ho sentito da Renzi tutto quello che volevo sentire, ora spero che lo faccia». Ma sullo stabilimento siciliano nessuna apertura: «Non è utilizzabile per la produzione di auto. Per ogni vettura prodotta a Termini perdevano 1.500-1.600 euro».