

FTSE ALL SHARE ↑ +0,27% 19.933	FTSE ITALIA STAR ↑ +0,46% 15.282	FTSE MIB ↑ +0,24% 18.883	FTSE MID CAP ↑ +0,61% 23.825	EURO/DOLLARO ↑ +0,25% 1,3566	EURO/STERLINA ↑ +0,11% 0,849	PETROLIO ↓ -1,12% 101,865	IL SECOLO XIX SABATO 12 OTTOBRE 2013	11
--------------------------------------	--	--------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	---	-----------

IL CDA APPROVA LA RICAPITALIZZAZIONE, SÌ ANCHE DAI FRANCESI. NUOVO PRESTITO DALLE BANCHE

Alitalia, via al piano da 500 milioni

Poste entra con 75 milioni. Sarmi: «Ma non useremo i soldi dei libretti postali»

FEDERICO SIMONELLI

L'operazione Alitalia-Poste alla fine è decollata, ma se arriverà a destinazione senza intoppi è ancora una domanda aperta. La strana alleanza è stata ratificata in prima lettura ieri sera dal cda della compagnia di bandiera, valore totale dell'operazione 500 milioni di euro.

Il consiglio ha dato il via libera all'aumento di capitale da 300 milioni con una partecipazione delle Poste fino a 75 milioni, mentre Intesa e Unicredit forniranno fino a 100 milioni dell'eventuale inoptato. Alla fine si sono detti tutti d'accordo, compresa Air France, che parteciperà all'aumento. «Alitalia torna a essere per noi un importante cliente» è stato il primo commento di Paolo Scaroni, amministratore delegato di Eni, che aveva minacciato di lasciare la compagnia senza rifornimenti. Il via libera definitivo ora spetta all'assemblea dei soci, che si riunirà Lunedì 14, poi si andrà a trattare con Air France, che per il momento osserva in silenzio, o con un'altro operatore estero, sempre che qualcuno si faccia avanti.

Quello che si prospetta per il momento è una Alitalia a guida franco-

postale: da una parte Poste, dall'altra Air France. Chi succederà all'attuale management, che dovrà farsi da parte, non è ancora chiaro. L'operazione, ha assicurato l'ad delle Poste Sarmi, non sarà effettuata con i soldi dei cittadini: non potrà essere utilizzata alcuna risorsa proveniente da conti correnti postali né da buoni e libretti postali. Parole rivolte a chi nelle scorse ore ha avanzato più di un dubbio sulla bontà dell'operazione ponte (Confindustria compresa) e sul fatto che alla fine, se fra quattro anni saremo di nuovo punto a capo, a pagare saranno stati di nuovo i cittadini. L'operazione «capitani coraggiosi», secondo uno studio degli economisti Giuricin e Arrigo, nel quinquennio 2008-2013 è già costata alla collettività una cifra compresa tra i 4 e i 7 miliardi di euro. I manager delle Poste starebbero già studiando un piano industriale, che comprenderebbe anche sinergie con la piccola Mistral Air: la compagnia fondata da Bud Spencer (proprio lui) nel 1981 e rilevata dalle Poste nel 2002 potrebbe, anche se è solo un'ipotesi, diventare il vettore low-cost di Alitalia. C'è da augurarsi che vada meglio di come è stata gestita finora, visti gli ultimi tre bilanci in rosso e gli 8 milioni e rotti di perdite nel 2012.

Il passato però è destinato a tornare: critiche a non finire ieri sono piovute su Corrado Passera, ex ministro dello Sviluppo economico e manager di Intesa quando la banca promosse la cordata Cai tra il 2008 e il 2009. Passera ha detto che la crisi della compagnia negli ultimi anni è stata dovuta ad una recessione più severa del previsto: «Affermazioni sconvolgenti» secondo Carlo De Benedetti, «nemmeno una pallida traccia di riflessione critica sul proprio operato» secondo Scelta Civica.

Ma le Poste erano davvero il candidato ideale per l'operazione, sempre ammesso che un salvataggio di Alitalia fosse inevitabile? Da carrozzone pubblico a «cavaliere bianco», da simbolo della presenza dello Stato negli anfratti più remoti dell'Italia rurale a «case study», compagnia di

NON SI TROVANO ACQUIRENTI PER LA DE TOMASO RILEVATA NEL 2009-2010 DA ROSSIGNOLO



LETTERA DI LICENZIAMENTO PER I 900 OPERAI DI GRUGLIASCO

FINISCE nel modo peggiore la travagliata vicenda dei 900 lavoratori dello stabilimento automobilistico di Grugliasco, prima Pininfarina e poi De Tomaso: il curatore fallimentare ha inviato ieri le lettere di licenziamento. Il provvedimento scatterà il 4 gennaio a meno che non salti fuori un acquirente e riguarda anche i circa 100 lavoratori dello stabilimento di Livorno. Lo stabilimento, alle porte di Torino, era stato rilevato nel 2009-2010 dalla De Tomaso, azienda acquisita da Rossignolo, ma dalle sue linee è uscita una sola vettura, la concept car Deauville. Gian Mario Rossignolo e il figlio Gian Luca a seguito di un'indagine della Procura di Torino sull'uso dei finanziamenti pubblici per la formazione

successo a livello internazionale, quel che è certo è che il gruppo guidato da Sarmi negli ultimi anni ha goduto di una gestione oculata. Aiutato, per certi versi, dal fatto di operare in uno stato di sostanziale monopolio. L'ultima banca pubblica italiana, come l'ha definita ieri l'economista della Bocconi Marco Onado, ha puntato negli ultimi anni sui servizi finanziari e assicurativi, riducendo le attività tradizionali della corrispondenza al 30% del fatturato. I bilanci sono in attivo, un miliardo l'utile 2012, e la redditività sfiora il 15%, un buon risultato per un gruppo che fattura 24 miliardi annui. Il che non significa però necessariamente che sia il candidato ideale per far volare degli aerei, motivo per cui le perplessità di chi ritiene che possano rimetterci i contribuenti, restano. Non si tratta di un salvataggio pubblico, ha ripetuto più volte ieri il ministro Lupi: difficile però immaginarsi di usare un altro termine per un gruppo, che come si legge sul suo stesso sito internet, «vede la partecipazione totalitaria del Ministero dell'Economia e delle Finanze».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ECONOMISTA OGGI DOCENTE AD HARVARD E PRESIDENTE DI SNAM

BINI SMAGHI: «UN ALTRO RINVIO: COSTERÀ CARO AGLI ITALIANI»

«Immotivata la paura degli stranieri: solo la difesa è un settore strategico»

L'INTERVISTA

GILDA FERRARI

GENOVA. Chi ha paura degli stranieri? Lui no, anzi. Per l'economista Lorenzo Bini Smaghi, già membro del comitato esecutivo della Banca centrale europea, oggi docente a Harvard e presidente di Snam, operazioni come Alitalia e Ansaldo Energia sono «rinvii di decisioni che rischiano di costare molto di più ai contribuenti, ma anche ai cittadini in termini di occupazione».

Come giudica l'intervento di Poste in Alitalia e della Cassa depositi e prestiti in Ansaldo Energia?

«Sono soluzioni tampone. Più si rimandano le decisioni e peggio è. Alitalia e Ansaldo Energia non hanno risolto i loro problemi, restano aziende troppo piccole per competere sul mercato. Questo continuo rinviare le decisioni rischia di costare molto di più ai contribuenti, ma anche ai cittadini in termini di occupazione».

Non bisogna avere paura degli stranieri, lei dice. Ma non esistono più i settori strategici per un Paese?

«La difesa è un settore strategico, ma tutti altri possono essere gestiti da privati, anche stranieri. In questo Paese abbiamo aziende dei più diversi settori vendute a stranieri che hanno investito e aumentato l'occupazione».

Telecom a Telefonica non è un problema. Nemmeno l'infrastruttura di rete?

«Si può dibattere se la rete è asset strategico o no. Se lo fosse, forse ce ne saremmo occupati anni fa. Ora, se scatta una presa di coscienza perché si sente l'esigenza di investire sulla rete a banda larga ben venga. Ma se è solo un tentativo di proteggere qualcosa lo pagheremo a caro prezzo».

Industria italiana e produttività.
«La produttività è il problema dell'Italia, nell'industria ma anche nei servizi. Non crescere da 15 anni. Se non aumenta la produttività, ma aumentano i salari vuol dire che i costi dei beni aumentano più di quelli dei concorrenti».

Il problema è culturale?
«Sì, non c'è incentivo. Se i salari sono determinati indipendentemente dalla produttività, qua-



LA PARTITA TELECOM

Rete irrinunciabile? Lo fosse, ce ne saremmo occupati prima. Se c'è l'esigenza di investire in banda larga bene, altrimenti è protezionismo

LORENZO BINI SMAGHI
economista

le incentivi esiste per aumentarla. Gli italiani, inoltre, non investono in conoscenza, né da giovani né da adulti. Col mito del posto fisso siamo diventati una realtà distaccata dal mondo».

Mi dica, da presidente di Snam, quale ruolo può giocare l'Italia nell'ambito dell'interconnessione europea delle infrastrutture?

«Un ruolo importante. Snam è un player europeo e lo ha dimostrato recentemente vincendo la gara per l'acquisizione della francese Tigf: avevamo come oppositori dei francesi, in un mercato aperto, dove le aziende sono competitive».

Lo shale gas americano che cosa rappresenta per l'Europa, un pericolo?

«Uno stimolo, perché pone la questione fondamentale di come ridurre il costo dell'energia

per non rischiare di essere fuori dal mercato. Siccome l'Europa non lo produce, uno dei fattori per ridurre il costo del gas è creare un vero mercato europeo attraverso nuove infrastrutture. Senza un mercato unico dell'energia l'Europa perderà competitività».

Quali altre integrazioni l'Ue deve fare?

«Completare l'unione bancaria con un vero meccanismo di risoluzione delle crisi bancarie. E poi il passo verso la messa in comune di alcuni stabilizzatori sociali, come ad esempio gli aiuti alla disoccupazione. Infine il mercato unico: è partito trent'anni fa e ha fatto passi indietro, occorre rilanciarlo, aprirlo alla concorrenza. Questo significa non avere paura degli stranieri».

Perché si muore di austerità?

«Perché si rimandano le scelte fin quando non si è al fallimento: la politica del "salvataggio". Occorre fare le riforme (del mercato del lavoro, del sistema educativo) per tornare a crescere».

Berlusconi fu rimosso da premier, lei scrive, dopo aver discusso di un'eventuale uscita dell'Italia dall'euro in una riunione privata con altri leader europei. Come dire: attenzione a mettere il discussione la moneta unica, perché il sistema reagisce.

«Quello che ancora non si è capito è che l'aver creato la moneta unica significa aver messo insieme una grossa fetta di solidarietà, di interessi comuni. Come diceva Ciampi, l'Unione europea è un condominio. E se in un condominio qualcuno non paga, gli altri condomini reagiscono».

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVENTO CONTRATTO DI SERVIZIO ORA LA RAI SALPI VERSO L'ERA DIGITALE

CARLO ROGNONI

La discussione sul nuovo Contratto di servizio per la Rai (2013 - 2015) può diventare l'occasione per un ragionamento innovativo sul futuro del servizio pubblico? Da mercoledì si è cominciato a parlarne in Vigilanza. Ma sapranno i partiti prendere sul serio questo documento propedeutico al rinnovo della Convenzione con lo Stato? Associazioni come la Fondazione di Vittorio, come Articolo 21, lo hanno già fatto. Sabato a Roma, lanceranno una sfida: viviamo in «un panorama sempre più dominato dalla "rete che avvolge tutto il mondo", un territorio popolato da oltre due miliardi di cittadini». Può la Rai restare ferma? Come deve cambiare? Se si leggono i 24 articoli del Contratto preparato dal vice ministro Catricalà e alcuni dirigenti Rai, questa ambizione di volare alto non si trova. Ci sono articoli che se non fossero bocciati dalla Vigilanza rischierebbero di mettere in discussione la vita stessa della Rai.

Primo. Si parla di una consultazione pubblica, tipico strumento delle authorities per preparare una gara. Che cosa vuol dire? Che Catricalà ha in mente di mettere a gara la concessione del servizio pubblico? Aprire le porte alla privatizzazione? Se non è così il vice ministro farebbe bene a chiarirlo subito. Secondo. Perché si parla di «generi predefiniti» e non sono previsti i programmi di intrattenimento? Forse che Ballando sotto le stelle - un format della Bbc - è servizio pubblico a Londra e non lo è a Roma?

Terzo. Che senso ha chiedere alla Rai di specificare «all'inizio, alla fine o nel corso di ciascuna trasmissione» che quello che lo spettatore sta vedendo è servizio pubblico? E' il famoso bollino blu già bocciati anni orsono. Quei programmi senza bollino che cosa sarebbero? Viene subito da pensare che ci sono parti del palinsesto Rai che una tv privata potrebbe benissimo fare. E allora perché non privatizzarla del tutto? Peggio. Serve a spartire il canone fra Rai e alcune tv private?

Quarto. Perché dare potere al ministero di intervenire sul canone? E' improprio e potenzialmente pericoloso che sia il governo ad arrogarsi questo diritto.

Quinto. Sull'offerta multipiattaforma il Contratto resta vago. Non emerge alcuna volontà di traghettare la Rai verso un nuovo servizio pubblico cross mediale. Si prefigura una Rai che fa tv e radio su nuove piattaforme ma nella logica tradizionale del broadcaster limitandosi a «attività sperimentali» nei nuovi media partecipativi. Occorrerebbe invece estendere il servizio pubblico all'audiovisivo e offrirlo a chi la televisione non la vede più. E sono tanti, soprattutto fra le giovani generazioni. Che si esprimono in Rete, che abitano la Rete e che la Rai non conosce.

Sesto. Da nessuna parte è previsto un piano di investimenti, come per altro si fa con ogni concessionaria. Ecco un'occasione per il recupero dell'evasione del canone (si parla di più di 500 milioni di euro). Un Contratto di servizio senza l'obbligo di un piano di investimenti è poco serio.

La riforma del servizio pubblico potrebbe diventare il capitolo di un nuovo welfare capace di dare ai cittadini quelle opportunità proprie della società dell'informazione. C'è o no ancora bisogno di un edificio pubblico, al servizio della collettività, e che sia in grado di soddisfare moderne esigenze di comunicazione e di informazione pubblica da parte degli enti locali, dello stato centrale, della pubblica amministrazione?

Facciamo un gioco: facciamo finta che Karl Marx sia vivo. Ebbene di che cosa pensate si preoccuperebbe il filosofo di Treviri? Sarebbe attento alla rivoluzione industriale o a quella digitale? Si concentrerebbe sulla catena di montaggio o sulla catena globale del valore? Sarebbe più attento alla recinzione delle terre incolte o ai brevetti e ai copyright sui saperi comuni?

Marx non c'è. In compenso c'è Grillo! Ebbene non lascerei a lui e al suo presidente della Vigilanza, Fico, l'occasione di parlare del futuro della Rai.

L'autore è presidente del Forum Pd per la riforma del sistema radiotelevisivo