

LiberoMercato

I fornitori hanno chiuso i rubinetti

Vendiamo Alitalia agli arabi

La compagnia ha 15 giorni per evitare il crac: a rischio 14.000 posti di lavoro. Si fa avanti il fondo sovrano di Abu Dhabi: «Ci interessa, ma prima va ristrutturata». Diamogliela, così salviamo pure il nostro turismo



segue dalla prima
ANTONIO CASTRO

(...) per avere garanzie sulla «continuità aziendale». C'è un fidanzamento storico (Air France Klm), che esige una sposa senza debiti. Eppure un ricco pretendente (Etihad, vettore degli Emirati arabi), che sarebbe disposto a prendersi parte dei 14mila dipendenti, e i fondamentali slot verso l'Europa, a patto che Alitalia sia «ristrutturata in maniera adeguata, per far fronte ai problemi che ha», ha scandito da Abu Dhabi, giusto lunedì sera, il ministro dell'Economia, il sultano Bin Saeed al Mansouri.

L'operazione con gli emiratini avrebbe il vantaggio di portare a Fiumicino e a Malpensa buona parte del traffico proveniente dai Paesi del Golfo. E scongiurerebbe la regionalizzazione di Alitalia, che non travaserebbe più verso le rotte francesi e olandesi il traffico italiano e internazionale, ma giocherebbe in prima categoria tra i grandi del trasporto aereo. Nel 2012, Etihad, la compagnia dell'emirato di Abu Dhabi (quella di Dubai è Emirates), ha trasportato oltre 24 milioni di passeggeri (appena 142mila da e verso l'Italia). Se il piano di espansione in Europa - che da anni è allo studio dei 5 fondi sovrani Eau - sterzasse sull'Italia (e su Alitalia), il Belpaese diventerebbe il ponte privilegiato tra quest'area, econo-

I PRIMI VENTI FONDI SOVRANI

Patrimonio gestito in miliardi di dollari

Paese	Fondo Sovrano	Patrimonio
Abu Dhabi	Abu Dhabi Invest. Authority	625
Norvegia	Government Pension Fund - Global	530
Cina	SAFE Investment Company	347
Cina	China Investment Corporation	332
Singapore	Gov. of Singapore Invest. Corp.	315
Cina-Hong Kong	Hong Kong Monetary Aut. Invest.	293
Kuwait	Kuwait Investment Authority	202
Singapore	Temasek Holding	140
Cina	National Social Security Fund	120
Dubai	Dubai World	100
Russia	National Welfare Fund	98
Qatar	Qatar Investment Fund	90
Australia	Australian Future Fund	71
Libia	Libyan Investment Authority	70
Algeria	Revenue Regulation Fund	61
Brunei	Brunei Investment Agency	39
Alaska	Alaska Permanent Fund	39
Corea del Sud	Korea Investment Corp.	37
Malesia	Khazanah Nasional	36
Kazakistan	Kazakhstan National Fund	30

ARRIVA IL SULTANO

Nella foto in alto, il ministro dell'Economia degli Emirati Arabi, Sultano Bin Saeed al Mansouri [LaPresse]

micamente rilevante, e il resto del Vecchio Continente. Ai piani alti della Magliana lo sanno bene, e fanno oggi pesare sul tavolo coi francesi la possibilità di accettare il corteggiamento emiratino. La potenza di fuoco dei fondi sovrani che fanno capo alla famiglia reale è impressionante. Lo sceicco Mohamed Bin Zayed al Nahyan, controlla ben 5 dei primi 30 fondi del mondo. La sola Abu Dhabi Investment Authority (Adia) ha un patrimonio di 625 miliardi di dollari.

Se gli italiani creassero le condizioni per il matrimonio con Abu

Dhabi, i francesi masticherebbero amaro, tanto più che sono impanatanati in una crisi che li ha portato a tagliare (giusto il 4 ottobre), altri 2.826 posti di lavoro per far quadrare i conti. Air France Klm era già alle prese con un poderoso piano di tagli (oltre ai 5mila esuberanti definiti nel 2012). Ora devono tagliare ancora.

Ad Abu Dhabi conoscono le difficoltà francesi e italiane, e temporeggiano. Però, l'altro ieri, per la prima volta il potentissimo al Mansouri, ha ammesso - in un'intervista al Quotidiano Nazionale - «che un interesse esiste, ma deve

anche esserci una buona offerta da parte di Alitalia». Lo sceicco parla sibillantemente di «condizioni adatte» e svela così di conoscere bene e direttamente il dossier. Tanto da sussurrare ai giornalisti che se gli italiani faranno una «proposta ad Etihad», dice, «credo sarete ascoltati».

A livello finanziario uno dei fondi degli Eau può serenamente mettere sul tavolo in 24 ore gli agognati 500 milioni di euro che servono per mettere in sicurezza il bilancio (l'aumento di capitale di almeno 100 milioni dovrà essere varato dall'assemblea straordinaria il 14 ottobre), ripianare le perdite (stimate in 840 milioni) e azzerare in un colpo i debiti (1 miliardo). L'interesse c'è, resta da capire chi non voglia lo sbarco degli emiri

PRESTITO DA 2-3 MLD

E gli Emirati si comprano mezza Serbia

La Serbia riceverà prestiti dagli Emirati Arabi Uniti per un valore complessivo di 2-3 miliardi di dollari entro la fine del 2014. L'annuncio è arrivato dal vicepremier Aleksandar Vucic, secondo cui quest'anno è atteso un prestito a tassi di interesse bassi per il valore di un miliardo di dollari, al quale si aggiungeranno ulteriori crediti che porteranno il valore totale dei finanziamenti a 2-3 miliardi entro la fine del 2014. Lo scrive il *Financial Times*, ricordando che Etihad Airways ha deciso ad agosto di acquistare il 49% di JAT Airways.

sulla rotta Abu Dhabi-Roma. Senza dimenticare che agli emiratini potrebbe venir voglia nel tempo di mangiarsi l'intero boccone: non solo Alitalia, ma si potrebbe anche dare la scalata ad Air France. Nel programma di sviluppo dell'emirato, «The Vision», si prevede (entro il 2021), il raddoppio del traffico (40 milioni, oggi 20,4). Fin ad oggi l'emirato non ha mai sbagliato una previsione. E ha i soldi. Se soltanto qualcuno a Fiumicino, o Palazzo Chigi, si facesse sotto.

Miliardi e emiri a parte, la vicenda Alitalia resta italianamente impanatanata in un vortice di incontri, meeting, prese di posizione e trattative. Da Bruxelles, il vicepresidente Antonio Tajani, ammonisce i colleghi italiani e ammette di propendere per un con-

corso «straniero». E i francesi, che non possono rischiare lo sbarco di Etihad, si mostrano già piccati. Ieri il ministro dei Trasporti francese, Frederic Cuvillier, ha avvisato: un aumento della quota di Air France-Klm in Alitalia, ha detto Cuvillier alla Reuters, avrebbe «senso» solo nel caso «non comprometta il piano di ristrutturazione franco olandese». Insomma, non possiamo caricarci anche la ristrutturazione italiana. Sembra un po' la favola della volpe e l'uva.

Del resto se anche Paolo Scaroni, patron di Eni, ha deciso di chiudere i rubinetti del carburante («Non possiamo rinnovare il fido a una società che non dà sicurezza»), ha scandito ieri al *Corriere della Sera*, l'ipotesi che il vettore sia costretto, nel giro di 2 settimane, a portare i libri in tribunale, è tutt'altro che remota. Da segnalare che nel 2014 negli Emirati scadrà una concessione che fa gola a Eni. A gennaio scade l'intesa che legava la compagnia degli Emirati (Adnoc) a Shell, Bp, Total ed Exxon (ciascuno con il 9,5%). Però bisogna superare un «beauty contest» per essere scelti e portare avanti la concessione. E certo l'operazione Alitalia «fluidificherebbe» i rapporti. Dal canto politico il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, resta sul vago: «Non abbiamo ancora la soluzione, ci sono tante ipotesi sul tavolo». Il cda di Alitalia di ieri si è aggiornato a giovedì 17 (nessuna scaramanzia). E c'è pure chi invoca il fallimento, che farebbe la gioia degli Emirati, che comprenderebbero a saldo. «Va lasciata fallire», interviene Mario Resca, presidente Confimprese e soprattutto membro del cda Eni, «perché non è un'azienda di bandiera, ma un'azienda normale, privata». Normale sì, ma strategica.



Aeroporto di Ancona Falconara - Italy







LEFRANCE
MUSEUM

GLOBAL

ENIN



 
I MIEI AMICI ARABI
MY ARAB FRIENDS













Industries
EMERSON
Process Management
EMERSON. CONSIDER IT SOLVED.









