



**AEROPORTI DI PUGLIA**

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

# RASSEGNA STAMPA

## 15 OTTOBRE 2018



BARI

A CURA DI  
RELAZIONI ESTERNE E STAMPA  
AEROPORTI DI PUGLIA

IL VIAGGIO CONCLUSA LA MISSIONE AMERICANA DEL PRESIDENTE PUGLIESE

## Il sogno dei voli suborbitali passo in avanti con gli Usa

Siglata l'intesa per Grottaglie tra Virgin e Pertosa  
Emiliano balla la pizzica con gli italo-americani

SERVIZI A PAGINA 9»

### IL PROGETTO

DOPO GLI ANNUNCI DI MAGGIO

### EUROPA-USA IN MENO DI DUE ORE

L'accordo tra il colosso di Branson e la società guidata da Pertosa. La trasferta del governatore chiusa con il galà Niaf

# Voli spaziali da Grottaglie c'è l'intesa Angel-Virgin

La firma a Washington con Emiliano (che poi balla la pizzica)

● **BARI.** La missione Usa del governatore **Michele Emiliano** si è conclusa a Washington nella notte americana tra sabato e domenica con un galà al ritmo della pizzica, cui hanno partecipato tra gli altri il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia, il ceo (pugliese) di Bristol-Myers, Giovanni Caforio e il patron di Kiton, Antonio De Matteis, premiato dalla potente associazione degli italo-americani. Ma nella stessa giornata il presidente della Regione ha portato a casa la firma su un accordo operativo per favorire il progetto dei voli suborbitali dall'aeroporto di Grottaglie.

L'accordo ha coinvolto Virgin Orbit, Virgin Galactic e il gruppo pugliese «Angel», che fa capo all'imprenditore barese Vito Pertosa. «Italy-US Space Cooperation on Suborbital Flights» è il titolo dell'appuntamento che ha fatto da cornice alla firma cui hanno partecipato l'ambasciatore italiano Armando Varrichio, il rettore del Politecnico di Bari, Eugenio Di Sciascio, il fon-

datore di Blackshape, Angelo Petrosillo, e i rappresentanti delle società del gruppo Virgin, George T. Whitesides e Sirisha Bandla.

Il sogno dei voli commerciali suborbitali (a quote fra i 15 e i 100 chilometri dalla Terra) da attivare entro il 2020 usando l'aeroporto di Grottaglie come prima base italiana prevede la possibilità di volare dall'Europa al Nord America in un'ora e mezza. Un progetto che è stato oggetto, anche, di satira feroce sui social, ma che si basa sull'autorizzazione ministeriale concessa a Grottaglie come primo spazioporto italiano. Un progetto su cui ha lavorato per quattro anni il Politecnico di Bari, seguendo l'accordo fra la Faa americana e l'omologa italiana Enac.

«Grottaglie - ha detto Emiliano - è una struttura aeroportuale importantissima, dalla quale già partono tutte le esportazioni pugliesi verso gli Stati Uniti. L'aerospazio è il primo settore

per le esportazioni dalla Puglia verso gli Stati Uniti, con i componenti del Dreamliner costruiti a Grottaglie. Esiste una combinazione produttiva che favorirebbe l'avvio dei voli sub-orbitali, potendo potenzialmente offrire un modello industriale alternativo a quello dell'Ilva». Emiliano si augura che «a breve ci possano essere i primi voli turistici nei quali addestrare, diciamo così, gli aspiranti astronauti europei per questi voli. Ma soprattutto questi aerei consentirebbero di mettere in orbita i microsattelliti prodotti in Puglia, a costi infinitamente inferiori a quelli dei



lanciatori tradizionali».

I tempi potrebbero non essere così stretti come si augura Emiliano. Però con la firma dell'accordo di ieri il progetto può entrare in una fase operativa che coinvolgerà l'industria ma anche il mondo della ricerca.

Nel frattempo, come detto, Emiliano è tornato a ballare la pizzica: l'ultima volta che si era esibito (in una tarantella) in Calabria, durante la campagna elettorale per le primarie del Pd, ci aveva rimesso un tendine del tallone d'achille. Stavolta sembra sia stato più attento. Al gala della Niaf, la «National italian american foundation» che rappresenta oltre 20 milioni di cittadini italoamericani residenti negli Usa, si sono esibiti gli artisti dell'Orchestra popolare della Notte della Taranta davanti a circa 3mila persone. Emiliano aveva aperto la sua missione Usa partecipando alla sfilata del Columbus Day che festeggia appunto gli italiani d'America.

## Marmo (Fi) «Ma quanto costa questo viaggio?»

■ «Vogliamo sapere chi ha portato con sé e quanto hanno pagato i pugliesi, nel dettaglio, per la trasferta americana del presidente». E quanto chiede in una nota il capogruppo regionale di Forza Italia, Nino Marmo, riferendosi al tour che ha portato Emiliano in giro per gli Stati Uniti. «Vogliamo avere conto di tutto perché oltre ai siparietti, ai video e alle sfilate, ci sono i problemi di una Regione in cui non si hanno le risorse nemmeno per garantire i servizi essenziali. Se non avremo notizie precise nei prossimi giorni vorrà dire che il conto sarà salato e difficilmente giustificabile». Fonti della Regione fanno però sapere che il presidente è stato ospite della Niaf e dunque non ha sostenuto costi.



FIRMA Emiliano e Pertosa a Washington nell'ambasciata italiana

## Trasporti La Regione e il contratto Fondi a Ryanair «Paghi Adp»

Tra meno di un anno scadrà il contratto tra Regione Puglia e Ryanair per l'incentivo delle nuove rotte. «Entro dicembre — spiega Loredana Capone, assessore al Turismo — avvieremo un confronto con il management sapendo che la Puglia non è all'anno zero». I soldi? Pagherà Aeroporti. La società potrà indebitarsi.

di **Vito Fatiguso**

# Trasporti | Le strategie Voli Ryanair dalla Puglia, tavolo per il nuovo contratto «Ma i fondi li metterà Adp»

di **Vito Fatiguso**

**BARI** Dopo le minacce e le polemiche di fine 2015 arriva la realtà fatta di procedure, strategie private e regolamenti Ue. Che a questo punto pone interrogativi gestionali ancora più complicati dello scontro di tre anni fa quando il governatore **Michele Emiliano** decise — salvo poi confermare tutto l'impianto in vigore — di "staccare" con il sistema ideato dal suo predecessore Nichi Vendola. Ovvero cambiare le coordinate al contratto tra Aeroporti di Puglia e Ryanair per incentivare i voli verso l'Europa e l'Italia. Quell'intesa ora è agli sgoccioli: precisamente scadrà tra meno di un anno. E, compresa la delicatezza della questione, a breve si terrà un incontro tra la stessa Regione e il management della compagnia low cost irlandese. «Sì, è vero — spiega Loredana Capone, assessore regionale al Turismo — entro la fine dell'anno incontreremo i vertici di Ryanair per fare il punto. È un vettore importante per la Puglia, ma anche la Puglia è un territorio che offre tante prospettive commerciali. Non siamo più all'anno zero».

Sul piatto c'è la discussione sull'operatività della futura alleanza che dovrà necessariamente partire da ciò che è già stato realizzato. L'ingresso di Ryanair negli scali pugliesi avvenne nel 2009 quando il piano di incentivi fu sottoscritto con trattativa privata (e urgente) in seguito al

fallimento della compagnia Myair. Aeroporti di Puglia, delegata dalla Regione a firmare e gestire l'intesa, ha pagato (fino al 2014) 56 milioni e, al termine del primo ciclo, è intervenuto un rinnovo quinquennale che scadrà proprio dopo l'estate 2019. In base ai volumi di turisti movimentati (è bene ricordare che l'incentivo è legato al numero dei biglietti venduti con una media di 5 euro ogni tagliando) il trend del sostegno economico è pari a 12,5 milioni all'anno per un totale di 62,5 milioni. A questi vanno aggiunti altri 5-6 milioni all'anno di "sconto" sui servizi di handling (sbarco passeggeri e gestione bagagli). Sinora i soldi sono stati trasferiti dalla Regione con una previsione nel bilancio autonomo, salvo nel 2015 quando Emiliano estrapolò la cifra di 12,5 milioni portandola in assestamento così da far pronunciare tutto il Consiglio su quella partita.

E per il futuro? «L'unica cosa certa — fanno sapere dalla Regione — è che le somme saranno erogate direttamente da Aeroporti di Puglia che potrà investire in queste iniziative. L'azienda ha le carte in regola per sostenere lo sforzo finanziario». In sintesi, la società di gestione dei quattro scali dovrà indebitarsi per stimolare l'avvio di nuovi voli. Ma c'è anche da affrontare la questione procedurale perché Ryanair, come già successo nel caso pugliese, non partecipa a bandi o selezioni pubbliche. Le partnership, infatti, sono definite con trattative dirette e comunque legate alla quantità di risorse messe in

campo: più si investe più si ottengono aeromobili e collegamenti diretti.

Emiliano ha sempre detto che «è necessaria un'evidenza pubblica per assegnare risorse». Nel corso del dibattito che portò all'assegnazione delle risorse fuori bilancio (giugno 2016) affermò: «Noi oggi ci assumiamo l'onere di approvare una norma che consenta ad Aeroporti di Puglia di affrontare la situazione. Per il futuro si vedrà». Negli anni successivi i fondi, come era ovvio, sono stati trasferiti e il governatore ha potuto "incassare" politicamente per il boom di passeggeri. Nel 2017 tra Bari e Brindisi sono transitati quasi 7 milioni di viaggiatori (nel 2005 erano solo 2,4 milioni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Low cost  
Ryanair  
è il vettore  
aereo che ha  
rivoluzionato  
il settore



**Assessore regionale**  
Loredana Capone è in giunta regionale con delega a Turismo e Sviluppo economico

● *La parola*

**HANDLING**

Con servizi di handling ci si riferisce al complesso di operazioni relative al carico, allo scarico, al controllo tecnico, alla pulizia e al rifornimento di un velivolo e all'assistenza a terra dei passeggeri. Aeroporti di Puglia pratica uno sconto a Ryanair di 5-6 milioni all'anno.



# GIÙ LE MANI DALL'AEROPORTO DI BRINDISI

di GIUSEPPE ROMANO

**I**n perfetta sintonia con il suo predecessore Mazarano (tarantino anche lui), il neo assessore regionale allo sviluppo economico Borraccino è intervenuto a sostegno dell'aeroporto di Grottaglie e della sua apertura a voli civili per il trasporto passeggeri.

Sull'argomento abbiamo già detto come la pensiamo: dare spazio ad un terzo scalo per il traffico passeggeri significherebbe mettere in crisi l'intero sistema aeroportuale pugliese. Non lo diciamo per una difesa campanilistica dello scalo brindisino, bensì perché supportati da analisi basate sui "numeri" e sulla sostenibilità gestionale di un sistema che oggi sopravvive grazie ad un perfetto equilibrio degli scali di Bari e di Brindisi, che sono in grado di far fronte alle necessità di una intera regione.

L'assessore Borraccino evidentemente non ha ancora dismesso i panni di strenuo oppositore del governo Emiliano. Oggi fa parte della Giunta e la sua azione deve passare dal microcosmo del suo territorio alla Puglia intera. Si adegui subito alla sua nuova condizione se vuole evitare di fare la fine dei grillini su vicende scottanti come l'Ilva e la Tap.

Le affermazioni di Borraccino sullo scalo di Grottaglie, in ogni caso, devono suonare come un campanello di allarme anche per le forze politiche che governano la città di Brindisi, stranamente silenti sul rischio che correrebbe l'aeroporto del Salento se realmente si dovesse dare spazio a Grottaglie per collegamenti di linea finalizzati al trasporto passeggeri.

Per quanto mi riguarda, da consigliere regionale sono pronto a far valere ancora una volta le ragioni di Brindisi e, più in generale, dei pugliesi per i quali un sistema trasportistico aereo in salute rappresenta una ricchezza a cui non si può e non si deve rinunciare.



**MOBILITA' PARTE IL PROGETTO FRESH WAYS PER LA COOPERAZIONE ITALIA-GRECIA**

# Da ADP colpo d'ala ai trasporti

*L'obiettivo è ridurre sensibilmente i vettori su gomma e marittimi*

Ieri presso la sede di Aeroporti di Puglia S.p.A. in Viale Enzo Ferrari, a Palese-Bari si è svolto l'evento di lancio del progetto di cooperazione transfrontaliera "Cross-border mechanisms for Green Intermodal and Multimodal Transport of FRESH products - FRESH WAYS", finanziato per 2.621.935,00 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020. Capofila del progetto è Aeroporti di Puglia S.p.A. Il partenariato di progetto è formato dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato, Agricoltura di Bari, dall'Università del Salento - Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, dalla Camera di Commercio di Preveza e dall'Università di Patras - Dipartimento di Ingegneria Civile. La Regione Puglia - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti prenderà parte all'implementazione del progetto in veste di partner associato.

FRESH WAYS ha come obiettivo principale l'elaborazione di una strategia per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti che permetta di ridurre sensibilmente il

ricorso a vettori su gomma e marittimi, ed il potenziamento dell'offerta di collegamenti aerei tra i due Paesi coinvolti. "I progetti di cooperazione transfrontaliera, alla cui realizzazione Aeroporti di Puglia dedica grande attenzione, rientrano in un processo di internazionalizzazione del network che, oltre ai collegamenti con i principali hub continentali, guarda ad aree geograficamente limitrofe che tuttavia non sono ancora agevolmente raggiungibili - ha dichiarato Tiziano Onesti, Presidente di Aeroporti di Puglia."

"Il progetto FRESH WAYS, che vede ancora una volta quale capofila Aeroporti di Puglia, contribuirà al pari di quelli già realizzati e di quelli in corso, a dare risposte concrete ed efficaci alle esigenze di mobilità di persone e merci nella macro regione adriatica."

Nel dettaglio, il progetto mira ad accrescere il traffico di passeggeri fra Italia e Grecia, nonché a sperimentare l'utilizzo di alcune delle tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei

prodotti freschi, attraverso un sapiente utilizzo e monitoraggio in tempo reale delle stive degli aerei. Infine, il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma di cooperazione tra amministrazioni pubbliche, centri di ricerca ed attori del settore industriale ed imprenditoriale, con il fine ultimo di facilitare l'individuazione dei più innovativi ed adeguati investimenti futuri in tema di trasporto ecosostenibile.

La durata del progetto è di 24 mesi, dal 31 luglio 2018 al 30 luglio 2020.

"La Regione Puglia, in qualità di Autorità Nazionale delegata per l'attuazione del Programma Grecia-Italia, partecipa agli eventi di lancio dei progetti finanziati e si ripropone di monitorarli con attenzione al fine di evidenziarne i risultati" - ha precisato Giuseppe Rubino, Dirigente Sezione Cooperazione Territoriale della Regione - "È fondamentale, infatti, alla luce delle discussioni in atto in ambito comunitario sul futuro scenario delle politiche di coesione, dimostrare con esempi concreti l'efficacia delle attività di cooperazione transfrontaliera marittima".



{ Trasporti } 'Fresh Ways' per ridurre sensibilmente il ricorso a vettori su gomma e marittimi

# Aeroporti di Puglia, al via il progetto Italia-Grecia

L'elaborazione di una strategia per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti che permetta di ridurre sensibilmente il ricorso a vettori su gomma e marittimi, ed il potenziamento dell'offerta di collegamenti aerei tra Italia e Grecia e' l'obiettivo del progetto di cooperazione 'Fresh Ways' presentato ieri nella sede di Aeroporti di Puglia, che e' capofila dell'iniziativa, e finanziato per 2.621.935,00 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020. Il partenariato di progetto e' formato dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato, Agricoltura di Bari, dall'Universita' del Salento - Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, dalla Camera di Commercio di Preveza e dall'Universita' di Patrasso - Dipartimento di Ingegneria Civile. La Regione Puglia - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti prendera' parte all'implementazione del progetto in veste di partner associato. Il progetto - e' stato spiegato - mira ad accrescere il traffico di passeggeri fra Italia e Grecia, a sperimentare l'utilizzo di alcune delle tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei prodotti freschi, "attraverso un sapiente utilizzo e monitoraggio in tempo reale delle stive degli aerei". Infine, il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma di cooperazione tra amministrazioni pubbliche, centri di ricerca ed attori del settore industriale ed imprenditoriale, con il fine ultimo di facilitare l'individuazione dei piu' inno-

vativi ed adeguati investimenti futuri in tema di trasporto ecosostenibile. La durata del progetto e' di 24 mesi, dal 31 luglio 2018 al 30 luglio 2020.

"I progetti di cooperazione transfrontaliera, alla cui realizzazione Aeroporti di Puglia dedica grande attenzione, rientrano in un processo di internazionalizzazione del network che, oltre ai collegamenti con i principali hub continentali, guarda ad aree geograficamente limitrofe che tuttavia non sono ancora agevolmente raggiungibili", sottolinea Tiziano Onesti, presidente di Aeroporti di Puglia. Giuseppe Rubino, dirigente Sezione Cooperazione Territoriale della Regione, ha spiegato che "la Regione Puglia, in qualita' di Autorita' Nazionale delegata per l'attuazione del Programma Grecia-Italia, partecipa agli eventi di lancio dei progetti finanziati e si ripropone di monitorarli con attenzione al fine di evidenziarne i risultati". "Il progetto rientra tra i 51 progetti, finanziati dalla prima call del Programma Grecia-Italia per una totalita' di circa 63.000 milioni di euro", ha sottolineato Gianfranco Gadaleta, Coordinatore Segretariato Congiunto Programma Interreg V-A Grecia-Italia. L'iniziativa - ha detto il dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti della Regione Puglia, ing. Enrico Campanile - "rappresenta un altro importante tassello nella costruzione di un'area di dialogo virtuoso, di scambio e crescita economica tra Italia e Grecia".





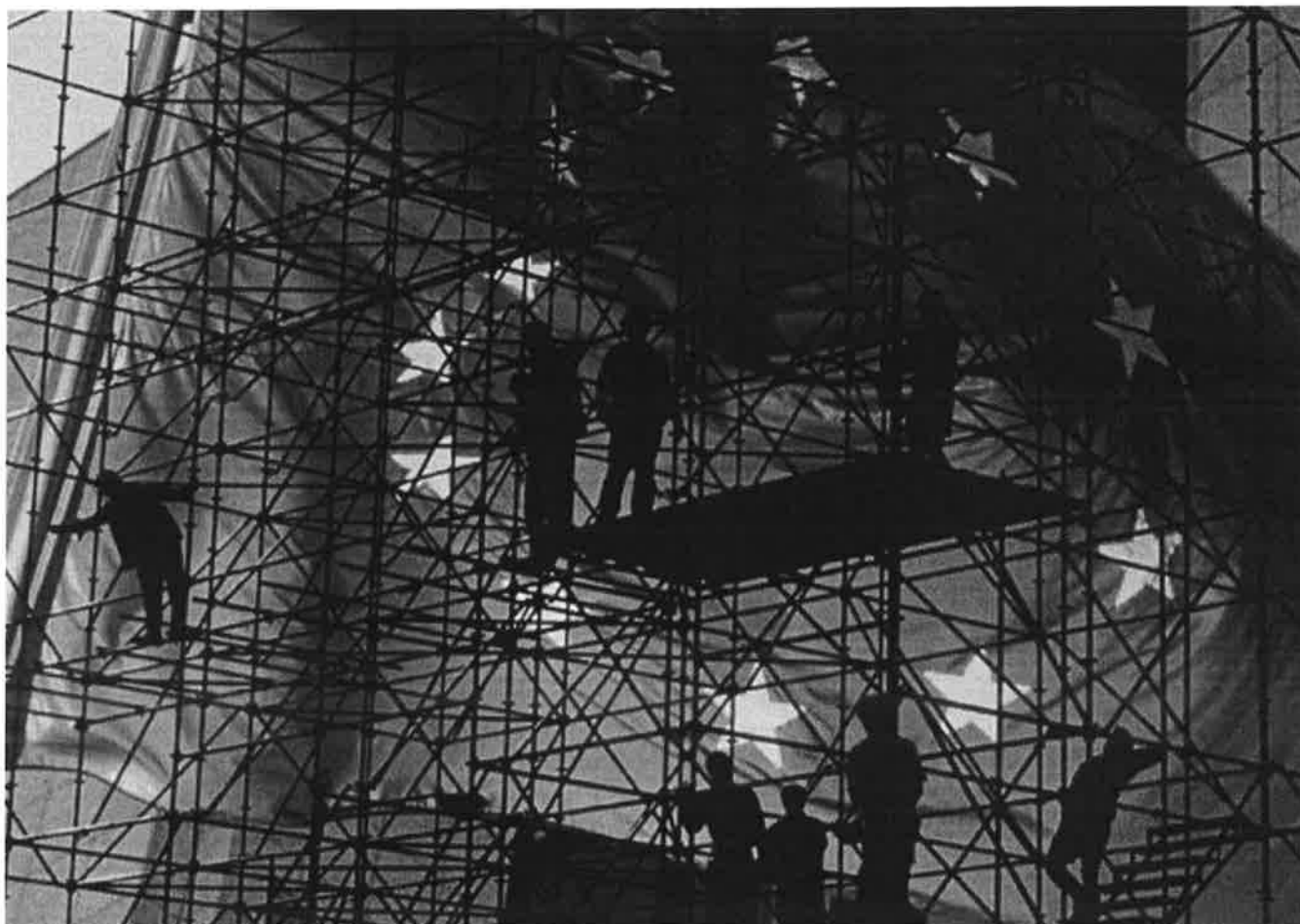
# La tua Europa

## Le scelte UE per lo sviluppo

### Fondi Ue, al via progetto per migliorare collegamenti aerei Italia-Grecia

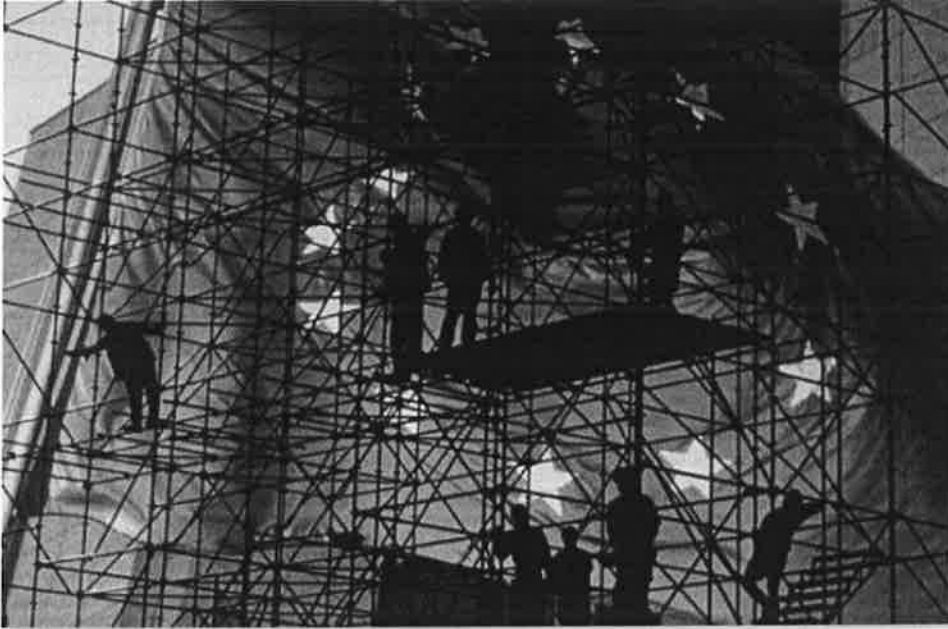
Aeroporti Puglia capofila dell'iniziativa

Redazione ANSA 12 ottobre 2018 16:20



BARI - L'elaborazione di una strategia per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti che permetta di ridurre sensibilmente il ricorso a vettori su gomma e marittimi, ed il potenziamento dell'offerta di collegamenti aerei tra Italia e Grecia: è l'obiettivo del progetto di cooperazione 'Fresh Ways' presentato oggi nella sede di Aeroporti di Puglia, che è capofila dell'iniziativa, e finanziato per oltre 2,6 milioni di euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020. Il partenariato di progetto è formato dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato, Agricoltura di Bari, dall'Università del Salento - Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, dalla Camera di Commercio di Preveza e dall'Università di Patrasso - Dipartimento di Ingegneria Civile. La Regione Puglia - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti prenderà parte all'implementazione del progetto in veste di partner associato.

**Il progetto - è stato spiegato - mira ad accrescere il traffico di passeggeri fra Italia e Grecia, a sperimentare l'utilizzo di alcune delle tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei prodotti freschi, "attraverso un sapiente utilizzo e monitoraggio in tempo reale delle stive degli aerei".** Infine, il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma di cooperazione tra amministrazioni pubbliche, centri di ricerca ed attori del settore industriale ed imprenditoriale, con il fine ultimo di facilitare l'individuazione dei più innovativi ed adeguati investimenti futuri in tema di trasporto eco-sostenibile. La durata del progetto è di 24 mesi, dal 31 luglio 2018 al 30 luglio 2020.



Ascolta

aaa

BARI - L'elaborazione di una strategia per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti che permetta di ridurre sensibilmente il ricorso a vettori su gomma e marittimi, ed il potenziamento dell'offerta di collegamenti aerei tra Italia e Grecia: è l'obiettivo del progetto di cooperazione 'Fresh Ways' presentato oggi nella sede di Aeroporti di Puglia, che è capofila dell'iniziativa, e finanziato per oltre 2,6 milioni di euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020. Il partenariato di progetto è formato dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato, Agricoltura di Bari, dall'Università del Salento - Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, dalla Camera di Commercio di Preveza e dall'Università di Patrasco - Dipartimento di Ingegneria Civile. La Regione Puglia - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti prenderà parte all'implementazione del progetto in veste di partner associato.

Il progetto - è stato spiegato - mira ad accrescere il traffico di passeggeri fra Italia e Grecia, a sperimentare l'utilizzo di alcune delle tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei prodotti freschi, "attraverso un sapiente utilizzo e monitoraggio in tempo reale delle stive degli aerei". Infine, il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma di cooperazione tra amministrazioni pubbliche, centri di ricerca ed attori del settore industriale ed imprenditoriale, con il fine ultimo di facilitare l'individuazione dei più innovativi ed adeguati investimenti futuri in tema di trasporto ecosostenibile. La durata del progetto è di 24 mesi, dal 31 luglio 2018 al 30 luglio 2020.

**AL VIA IL PROGETTO DI COOPERAZIONE FRESH WAYS FINANZIATO DAL PROGRAMMA INTERREG V-A GRECIA-ITALIA** – Il 12 ottobre 2018 presso la sede di Aeroporti di Puglia S.p.A. si è svolto l'evento di lancio del progetto di cooperazione transfrontaliera "Cross-border mechanisms for Green Intermodal and Multimodal Transport of FRESH products – FRESH WAYS", finanziato per 2.621.935,00 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020. Capofila del progetto è Aeroporti di Puglia S.p.A. Il partenariato di progetto è formato dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato, Agricoltura di Bari, dall'Università del Salento – Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, dalla Camera di Commercio di Preveza e dall'Università di Patrasso – Dipartimento di Ingegneria Civile. La Regione Puglia – Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti prenderà parte all'implementazione del progetto in veste di partner associato. FRESH WAYS ha come obiettivo principale l'elaborazione di una strategia per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti che permetta di ridurre sensibilmente il ricorso a vettori su gomma e marittimi, ed il potenziamento dell'offerta di collegamenti aerei tra i due Paesi coinvolti.

Nel dettaglio, il progetto mira ad accrescere il traffico di passeggeri fra Italia e Grecia, nonché a sperimentare l'utilizzo di alcune delle tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei prodotti freschi, attraverso un sapiente utilizzo e monitoraggio in tempo reale delle stive degli aerei. Infine, il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma di cooperazione tra amministrazioni pubbliche, centri di ricerca ed attori del settore industriale ed imprenditoriale, con il fine ultimo di facilitare l'individuazione dei più innovativi ed adeguati investimenti futuri in tema di trasporto eco-sostenibile. La durata del progetto è di 24 mesi, dal 31 luglio 2018 al 30 luglio 2020.

Home Economia & Sviluppo

Economia & Sviluppo Sviluppo

# Fresh Ways, via al progetto per studiare rotte commerciali aeree tra Italia e Grecia

Scritto da **Redazione** - 12 ottobre 2018

0



Meno tir e navi tra Italia e Grecia e più aerei per sviluppare il commercio tra i due paesi, sia attraverso aerei di linea adeguatamente monitorati che individuando tratte commerciali ad hoc.

Il 12 ottobre 2018 presso la sede di Aeroporti di Puglia a Bari-Palese si è svolto l'evento di lancio del progetto di cooperazione transfrontaliera "Cross-border mechanisms for Green Intermodal and Multimodal Transport of FRESH products – **FRESH WAYS** ", finanziato per 2.621.935,00 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020.

Capofila del progetto è Aeroporti di Puglia S.p.A. Il partenariato di progetto è formato dalla Camera di Commercio Industria ,

Artigianato, Agricoltura di Bari, dall'Università del Salento – Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, dalla Camera di Commercio di Preveza e dall'Università di Patraso – Dipartimento di Ingegneria Civile. La Regione Puglia – Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti prenderà parte all'implementazione del progetto in veste di partner associato.

**FRESH WAYS** ha come obiettivo principale l'elaborazione di una strategia per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti che permetta di ridurre sensibilmente il ricorso a vettori su gomma e marittimi, ed il potenziamento dell'offerta di collegamenti aerei tra i due Paesi coinvolti.

Nel dettaglio, il progetto mira ad accrescere il traffico di passeggeri fra Italia e Grecia, nonché a sperimentare l'utilizzo di alcune delle tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei prodotti freschi, attraverso un sapiente utilizzo e monitoraggio in tempo reale delle stive degli aerei. Infine, il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma di cooperazione tra amministrazioni pubbliche, centri di ricerca ed attori del settore industriale ed imprenditoriale, con il fine ultimo di facilitare l'individuazione dei più innovativi ed adeguati investimenti futuri in tema di trasporto eco-sostenibile.

La durata del progetto è di 24 mesi, dal 31 luglio 2018 al 30 luglio 2020.

“I progetti di cooperazione transfrontaliera, alla cui realizzazione Aeroporti di Puglia dedica grande attenzione, rientrano in un processo di internazionalizzazione del network che, oltre ai collegamenti con i principali hub continentali, guarda ad aree geograficamente limitrofe che tuttavia non sono ancora agevolmente raggiungibili – ha dichiarato **Tiziano Onesti**, Presidente di Aeroporti di Puglia.”

“Il progetto FRESH WAYS rientra tra i 51 progetti, finanziati dalla prima call del Programma Grecia-Italia per una totalità di circa 63 milioni di euro” – ha sottolineato **Gianfranco Gadaleta**, Coordinatore Segretariato Congiunto Programma Interreg V-A Grecia-Italia. “La call coinvolge oltre 200 partner tra Regioni , Comuni , Università, Camere di Commercio, Autorità Portuali, Centri di Ricerca e Organizzazioni no-profit della Puglia e delle tre Regioni Greche che aderiscono al Programma (Regione dell’Epiro, Regione delle Isole Ionie e Regione della Grecia Occidentale)”.

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti della Regione Puglia, Ing. **Enrico Campanile**, nel suo intervento ha dichiarato: “Il progetto FRESH WAYS rappresenta un altro importante tassello nella costruzione di un’area di dialogo virtuoso, di scambio e crescita economica tra Italia e Grecia. Grazie a questo progetto ambizioso, inoltre, si vuole dare stimolo allo sfruttamento delle vie aeree per fini commerciali, potenziare il sistema logistico aeroportuale e contribuire così ad un’intensificazione degli scambi fra questi due Paesi del Mediterraneo ed alla valorizzazione dei loro prodotti tipici locali”.

## Bari – Aeroporti di Puglia: presentato il progetto di cooperazione “FRESH WAYS”

A cura di redazione - 12 ottobre 2018

1.036 Letture 0

### BARI –

Il 12 ottobre 2018 presso la sede di Aeroporti di Puglia S.p.A. in Viale Enzo Ferrari, a Palese-Bari si è svolto l'evento di lancio del progetto di cooperazione transfrontaliera "Cross-border mechanisms for Green Intermodal and Multimodal Transport of FRESH products – FRESH WAYS ", finanziato per 2.621.935,00 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020.

Capofila del progetto è Aeroporti di Puglia S.p.A. Il partenariato di progetto è formato dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato, Agricoltura di Bari, dall'Università del Salento – Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, dalla Camera di Commercio di Preveza e dall'Università di Patrasso – Dipartimento di Ingegneria Civile. La Regione Puglia – Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti prenderà parte all'implementazione del progetto in veste di partner associato.

FRESH WAYS ha come obiettivo principale l'elaborazione di una strategia per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti che permetta di ridurre sensibilmente il ricorso a vettori su gomma e marittimi, ed il potenziamento dell'offerta di collegamenti aerei tra i due Paesi coinvolti.

*"I progetti di cooperazione transfrontaliera, alla cui realizzazione Aeroporti di Puglia dedica grande attenzione, rientrano in un processo di internazionalizzazione del network che, oltre ai collegamenti con i principali hub continentali, guarda ad aree geograficamente limitrofe che tuttavia non sono ancora agevolmente raggiungibili – ha dichiarato Tiziano Onesti, Presidente di Aeroporti di Puglia."*

*"Il progetto FRESH WAYS, che vede ancora una volta quale capofila Aeroporti di Puglia, contribuirà al pari di quelli già realizzati e di quelli in corso, a dare risposte concrete ed efficaci alle esigenze di mobilità di persone e merci nella macro regione adriatica."*

Nel dettaglio, il progetto mira ad accrescere il traffico di passeggeri fra Italia e Grecia, nonché a sperimentare l'utilizzo di alcune delle tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei prodotti freschi, attraverso un sapiente utilizzo e monitoraggio in tempo reale delle stive degli aerei. Infine, il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma di cooperazione tra amministrazioni pubbliche, centri di ricerca ed attori del settore industriale ed imprenditoriale, con il fine ultimo di facilitare l'individuazione dei più innovativi ed adeguati investimenti futuri in tema di trasporto eco-sostenibile.

La durata del progetto è di 24 mesi, dal 31 luglio 2018 al 30 luglio 2020.



*La Regione Puglia, in qualità di Autorità Nazionale delegata per l'attuazione del Programma Grecia-Italia, partecipa agli eventi di lancio dei progetti finanziati e si ripropone di monitorarli con attenzione al fine di evidenziarne i risultati" – ha precisato Giuseppe Rubino, Dirigente Sezione Cooperazione Territoriale della Regione – "È fondamentale, infatti, alla luce delle discussioni in atto in ambito comunitario sul futuro scenario delle politiche di coesione, dimostrare con esempi concreti l'efficacia delle attività di cooperazione transfrontaliera marittima".*

*"Il progetto FRESH WAYS rientra tra i 51 progetti, finanziati dalla prima call del Programma Grecia-Italia per una totalità di circa 63.000 milioni di euro" – ha sottolineato Gianfranco Gadaleta, Coordinatore Segretariato Congiunto Programma Interreg V-A Grecia-Italia. "La call coinvolge oltre 200 partner tra Regioni, Comuni, Università, Camere di Commercio, Autorità Portuali, Centri di Ricerca e Organizzazioni no-profit della Puglia e delle tre Regioni Greche che aderiscono al Programma (Regione dell'Epiro, Regione delle Isole Ionie e Regione della Grecia Occidentale)".*

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti della Regione Puglia, Ing. Enrico Campanile, nel suo intervento ha dichiarato: *"Il progetto FRESH WAYS rappresenta un altro importante tassello nella costruzione di un'area di dialogo virtuoso, di scambio e crescita economica tra Italia e Grecia. Grazie a questo progetto ambizioso, inoltre, si vuole dare stimolo allo sfruttamento delle vie aeree per fini commerciali, potenziare il sistema logistico aeroportuale e contribuire così ad un'intensificazione degli scambi fra questi due Paesi del Mediterraneo ed alla valorizzazione dei loro prodotti tipici locali".*

Lunedì, 15 Ottobre 2018 - Ore 08:37

Mi piace 34,304



# ILIKEPUGLIA

Direttrice: ANNAMARIA FERRETTI

FACCIAMO NOTIZIE



CRONACA POLITICA SVILUPPO E LAVORO AMBIENTE CULTURA E SPETTACOLI DONNE SALUTE TURISMO ENOGASTRONOMIA SPORT LIFESTYLE

FIRME SPECIALI VIDEO GOOD NEWS

SEGUICI SU:

Cerca nel sito

**È UN PRESE PER GIOVANI.** **FAI IN MODO CHE LA TUA IDEA SIA UN'OTTIMA IDEA. PARTECIPA AL CONTEST "IL FUTURO È UN'IDEA"** **BANCA POPOLARE DI BARI**

## 'Fresh Ways', al via il progetto che punta a incrementare i collegamenti aerei tra Italia e Grecia

Tra gli obiettivi figura la sperimentazione tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei prodotti freschi

Publicato in **TURISMO** il 12/10/2018 da **Redazione**



Lettore Vocale

1



0



0



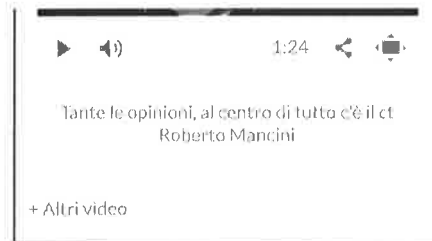
**È UN PRESE PER GIOVANI.** **PRESENTA IL CONTEST "IL FUTURO È UN'IDEA"** **PARTECIPA ANCHE TU E FAI IN MODO CHE LA TUA IDEA SIA UN'OTTIMA IDEA** **POPOLARBARILI/UNPRESEPERGIOVANI**



La pasta di filiera 100% Puglia certificata e tracciata dal campo alla tavola

È partito questa mattina il progetto di cooperazione transfrontaliera "Fresh ways", finanziato per 2,6 milioni di euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020. Il progetto ha come obiettivo principale l'elaborazione di una strategia per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti che permetta di ridurre sensibilmente il ricorso a vettori su gomma e marittimi, ed il potenziamento dell'offerta di collegamenti aerei tra i due Paesi coinvolti.

PUBBLICITÀ



"I progetti di cooperazione transfrontaliera, alla cui realizzazione Aeroporti di Puglia dedica grande attenzione, rientrano in un processo di internazionalizzazione del network che, oltre ai collegamenti con i principali hub continentali, guarda ad aree geograficamente limitrofe che tuttavia non sono ancora agevolmente raggiungibili – ha dichiarato Tiziano Onesti, Presidente di Aeroporti di Puglia. Il progetto Fresh Ways, che vede ancora una volta quale capofila Aeroporti di Puglia, contribuirà al pari di quelli già realizzati e di quelli in corso, a dare risposte concrete ed efficaci alle esigenze di mobilità di persone e merci nella macro regione adriatica."

Capofila del progetto è Aeroporti di Puglia, mentre il partenariato di progetto è formato dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato, Agricoltura di Bari, dall'Università del Salento – Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione, dalla Camera di Commercio di Preveza e dall'Università di Patrasso – Dipartimento di Ingegneria Civile. La Regione Puglia – Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti prenderà parte all'implementazione del progetto in veste di partner associato.

Il progetto mira ad accrescere il traffico di passeggeri fra Italia e Grecia, nonché a sperimentare l'utilizzo di alcune delle tratte destinate al traffico dei passeggeri anche a fini commerciali per il trasporto dei prodotti freschi, attraverso un sapiente utilizzo e monitoraggio in tempo reale delle stive degli aerei. Infine, il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma di cooperazione tra amministrazioni pubbliche, centri di ricerca ed attori del settore industriale ed imprenditoriale, con il fine ultimo di facilitare l'individuazione dei più innovativi ed adeguati investimenti futuri in tema di trasporto eco-sostenibile. La durata del progetto è di 24 mesi, dal 31 luglio 2018 al 30 luglio 2020.

La Regione Puglia, in qualità di Autorità Nazionale delegata per l'attuazione del Programma Grecia-Italia, partecipa agli eventi di lancio dei progetti finanziati e si ripropone di monitorarli con attenzione al fine di evidenziarne i risultati" - ha precisato Giuseppe Rubino, Dirigente Sezione Cooperazione Territoriale della Regione – "È fondamentale, infatti, alla luce delle discussioni in atto in ambito comunitario sul futuro scenario delle politiche di coesione, dimostrare con esempi concreti l'efficacia delle attività di cooperazione transfrontaliera marittima".

Fresh ways, Aeroporti di Puglia, traffico, passeggeri, Italia, Grecia, ilikepuglia

[Discutiamone su Facebook](#)



**LA STORIA**

**VOLI CONDIVISI  
LA START UP  
MADE IN PUGLIA**

*Gianvito Rutigliano*



**S**e condividere un passaggio in auto per avere compagnia e ridurre le spese è diventata una pratica usuale, perché non provare anche con un volo? La startup pugliese BBPlane parte proprio da questo punto: applicare l'economia della condivisione al trasporto aereo, unendo le esigenze dei viaggiatori che devono coprire tratte limitate con quelle dei giovani piloti che hanno bisogno di accumulare ore di volo (a spese proprie) per formazione obbligatoria e per salire di grado. L'idea è venuta a due giovani pugliesi che hanno scelto come base l'aeroporto di Brindisi: Fabio Abbrescia, ingegnere gestionale, è il direttore finanziario, mentre Daniele Spera, il pilota, è quello esecutivo. La proposta è semplice: un portale web a cui iscriversi, come piloti o passeggeri, e caricare giorno, orario e destinazione del volo per poi aderire alla proposta. Le tipologie disponibili sono tre: voli turistici, voli di trasferimento e voli andata e ritorno. In più il passeggero può richiedere la tratta desiderata. E l'idea sembra aver convinto: sono più di 300 i piloti iscritti che hanno già aerotrasportato oltre 5mila viaggiatori. In piena sicurezza, ovviamente, anche grazie all'accordo che gli startupper hanno raggiunto con l'Easa, l'Agenzia europea per la sicurezza nell'aviazione. Niente scopo di lucro, soltanto divisione dei costi diretti e non più di sei passeggeri per volta. Come da normativa europea.



# I dati 2012-17. Campobasso: «Ora più servizi» Turismo, Bari batte Lecce «Le presenze straniere sono cresciute del 71,5%»



**Benny  
Campobasso**  
presidente  
Confesercenti

**BARI** Un risultato importante che può essere alla base del rilancio: nel periodo 2012-17 le presenze turistiche nelle strutture ricettive della provincia di Bari sono aumentate del 35% passando da 1,4 milioni del 2012 a 2 milioni del 2017. Ma c'è di più: se si analizzano i soli flussi di turisti stranieri la crescita è del 71,5% (da 400 mila presenze del 2012 a 687 mila del 2017). È uno dei dati contenuti nel report Sisprint (Sistema integrato di supporto alla progettazione degli interventi territoriali) di Unioncamere che utilizza i fondi del Pon governance e capacità istituzionale 2014-2020. Un'analisi che sarà presentata mercoledì prossimo nella sede della Camera di Commercio di Bari.

L'analisi punta a comprendere le dinamiche alla base dell'evoluzione turistica della Puglia oltre ad affrontare i più classici macro dati come il pil e l'export. Si tratta di un andamento incoraggiante per tutte le province. Nel periodo preso in esame, infatti, le presenze in Puglia aumentano di 1,2 milioni di unità chiudendo a un valore complessivo di 14,4 milioni (in tutto il Sud e Isole 78 milioni). In valori assoluti la provincia più dinamica è quella di Lecce con 4,7 milio-

ni di unità (-0,2%) seguita da quella di Foggia con 4,4 milioni (+1,1%). Un ottimo andamento è registrato nella provincia di Brindisi con 1,8 milioni di presenze (+33,8%), mentre Taranto si ferma a 1,1 milioni (+8,2%) e Bat a 325 mila (+15,9%). Ci sono più turisti stranieri a Lecce (824 mila, +21%) e a Foggia (709 mila, +6,7%). Per crescita percentuale spiccano ancora una volta Bari (+71,5%) e Brindisi (+66,7%). «Come interpretare il dato di Bari? Sicuramente — spiega Benny Campobasso, presidente regionale di Confesercenti — negli anni precedenti il capoluogo di regione non ha brillato per capacità attrattiva. Bari veniva vista come una grande città e soprattutto come un luogo di "ingresso" nella Puglia con gli hub dell'aeroporto e del porto. Evidentemente l'aumento delle presenze è indice di *appeal* in crescita».

D'altronde, non è da trascurare l'azione di destagionalizzazione messa in atto negli ultimi anni. Ma neanche la riscoperta di una città che ha ancora idee da tradurre in realtà. «Il dato è evidente — prosegue Campobasso — e soprattutto la presenza di turisti stranieri è sotto gli occhi di tutti. L'obiettivo è sfruttare le potenzialità della provincia di Bari e incrementare gli indici di utilizzo delle strutture. Le strategie? Bisogna riempire il territorio di iniziative culturali, storiche e di tempo libero. Dobbiamo dare ai turisti opportunità di vivere le nostre città. Così riusciremo anche ad attivare il ciclo dell'occupazione».

**V. Fat.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DA BARI  
ALLA CINA:  
LA MEETING  
INDUSTRY  
SI RILANCIA  
di S. Avitabile XI



Stili di Vita

NON SOLO PROFESSIONI

# La «meeting industry» tra affari e formazione

Il 27 e 28 ottobre, in Puglia, si svolgerà il primo laboratorio nazionale sulla filiera dei congressi

Il corso con gli operatori meridionali analizzerà come attrarre l'incoming dalla Cina

Tra i docenti di «I-am Lab» ci saranno Paola Casentini, Matteo Bellomi e Maria Grazia Sapigni

di **Salvatore Avitabile**

Il turismo - ricordarlo è sempre importante - è il settore più redditizio del sistema economico meridionale. Nel 2017 la crescita del turismo internazionale ha fatto registrare un aumento del 7 per cento rispetto all'anno precedente. E nel 2018 le città d'arte del Sud, come Napoli e Lecce, hanno avuto un boom di presenze di visitatori stranieri. Ma per accogliere i turisti internazionali serve ancora preparazione. E per questo nasce «I am Lab», il primo laboratorio nazionale di Alta Formazione per il mondo degli eventi, la Meeting industry. Il primo incontro si svolgerà a Bari il 27 e 28 ottobre, presso l'hotel Palace, sul tema «Come attrarre l'incoming dalla Cina».

Ideato e realizzato da «Meet In Action-Mia», la prima rete d'impresie italiana nel settore Meeting Incentive Congress and Exhibition (Mice), il corso avanzato

di formazione ha il patrocinio di Confindustria Puglia e Mpi Italia Chapter, la più grande community a livello mondiale di categoria. «Il laboratorio si rivolge a tutta la filiera del settore congressuale: non solo agli specialisti dell'industria degli eventi, ma anche tour operator, alberghi, agenzie, guide turistiche, ristorazione, destination manager e in più in generale gli esperti del turismo. Non un semplice corso base, ma un approfondimento di competenze specifiche e innovative; finalmente una formazione avanzata basata sui principi pratici dell'apprendimento: pratica, interattività ed esperienza», spiegano dall'organizzazione.

Illustri i docenti. Tra gli altri parteciperanno Matteo Bellomi, amministratore unico di Renbel Travel Group, e amministratore delegato di un'importante azienda di Business Travel; l'olandese

Rob Herman Budde, co-fondatore e direttore creativo di Mágina; Elisabetta Caminiti, co-owner & managing director di Mine Meeting, Incentive, New Events e presidente Mpi Italia Chapter; Paola Casentini, co-owner & managing director motivation Mice; Rosario Gagliardi, founder & general Manager Formedica; Maddalena Milone, ceo e direttore progettuale Meeting Planner; Susanna Priore, responsabile e coordinatrice nazionale Provider Ecm e



Pco-Federcongressi ed Eventi; Margherita Ruggiero, co-owner & director of marketing Motivation Mice, e Maria Grazia Sapigni, ceo e direttore progettuale organizzativo Mágina.

«Nei prossimi anni la sfida italiana del business travel o turismo d'affari sarà quella di dare un forte impulso ai flussi turistici internazionali e vincere la competizione con i paesi leader del dell'accoglienza mondiale», aggiungono dall'organizzazione secondo cui «è questo lo scenario in cui si muove I-am Lab che offre un mix pratico-teorico, orientato al metodo learning-by-doing». I corsi saranno tenuti da una faculty composta anche dai soci Federcongressi&eventi e Mpi Meeting Professionals International nonché Confindustria. Primo forum, dunque, sulla Cina. Durante il corso anche un'attività esperenziale mirata: con una docente di cultura cinese, Carlotta Trevisan, sarà allestito un banchetto secondo le regole della tavola cinese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Chi sono

In alto il gruppo di docenti-esperti di «I-am Lab»  
Nella foto piccola la docente di cultura cinese Carlotta Trevisan



# Aeroporti, lotta per il dopo-Ryanair il risiko dei cieli siciliani vale 20 milioni

Il ritorno di Alitalia, le nuove low cost. Scalata a Trapani e Comiso. Irlandesi in attesa

AMATO e RUTA, pagine II e III

Dossier Aeroporti

## La lotta per il dopo-Ryanair ecco il risiko dei cieli siciliani

Un business da 20 milioni. Il ritorno di Alitalia. Le nuove low cost  
Scatta la scalata a Trapani e Comiso. E gli irlandesi attendono

In palio le rotte  
per i prossimi 3 anni  
Sullo sfondo la partita  
per la fusione con Punta  
Raisi e Fontanarossa

**GIOACCHINO AMATO  
GIORGIO RUTA**

Portano in Sicilia almeno 24 milioni di euro l'anno ma rimangono il tallone d'Achille di un sistema aeroportuale che anche quest'anno continua a volare alto. Sono gli aeroporti di Trapani Birgi e di Comiso che vivono un autunno cruciale per il loro futuro e per l'economia di due ampie porzioni della Sicilia. Fino ad ora territorio di conquista della compagnia irlandese Ryanair adesso vedono "atterrare" la low cost romena Blue Air e quella tedesca Eurowings, del gruppo Lufthansa, ma anche Alitalia, malgrado sia commissariata e oggetto dell'ennesimo piano di salvataggio del nuovo governo. Grandi assenti, ma solo in apparenza, proprio gli irlandesi.

### Il futuro in due buste

Al centro di tutto, i bandi che assicureranno i collegamenti per i prossimi tre anni. Sul piatto ci sono 11 milioni e 235mila euro per 25 diverse destinazioni su Trapani Birgi e 7 milioni e 90mila euro per 15 lotti su Comiso. Lunedì alle 19 è scattata l'ora X e sul tavolo della centrale

appaltante (per entrambi i bandi la Trinakria Sud di Comiso) c'erano due buste per ogni aeroporto. A Comiso le offerte di Blue Air e Eurowings. A Trapani Alitalia e di nuovo Blue Air.

### Ryanair alla finestra

Le buste saranno aperte dopo che si sarà formata la commissione che giudicherà le offerte e solo allora si potrà sapere per quali rotte le quattro compagnie hanno presentato la propria candidatura. Ma una prima sorpresa è l'assenza di offerte da parte della regina delle low cost, l'irlandese Ryanair che fino a pochi mesi fa copriva il 90 per cento del traffico nei due scali e che in Italia è la prima compagnia aerea con un totale di 36 milioni di passeggeri trasportati contro i 21 di Alitalia. Un dato è certo: per essere in attivo a Trapani servono 1,8 milioni di passeggeri l'anno, a Comiso almeno un milione. E dagli operatori turistici di entrambe le zone si chiedono a gran voce sempre più collegamenti.

### Nuove e vecchie rotte

E Ryanair al momento continua a volare sia a Trapani che a Comiso. Nel primo scalo per Bologna, Pisa e Baden, nel secondo su Pisa, Milano Malpensa, Roma, Düsseldorf, Francoforte, Londra e Bruxelles. «Vola in regime di proroga da marzo di quest'anno - spiega Silvio Meli, il presidente di Soaco,

la società che gestisce Comiso - e lavoriamo per allungare l'accordo fino all'ottobre del 2019». Un accordo senza gare pubbliche, frutto di trattative dirette. Un meccanismo che funziona negli scali più grandi, compresi Palermo e Catania, e che il vettore irlandese preferisce soprattutto dopo la sentenza delle sezioni unite della Cassazione sul ricorso di Alitalia, che si era opposta al contratto di comarketing stipulato da Ryanair con l'aeroporto di Alghero. Uno dei tanti inviati ai Tar di Veneto, Puglia, Sardegna e Sicilia, in cui si chiedeva l'esibizione dei contratti tra Ryanair e gli aeroporti di Bari, Trapani e Verona, oltre che quello sardo. Una sentenza che ha condannato Ryanair a restituire 16.500 euro di contributi. Una somma modesta ma un campanello di allarme sul sistema dei bandi.

### Al lavoro per l'estate

Così si attende il prossimo mese per capire quali rotte saranno





aggiudicate dal bando. Per Trapani solo Roma vale 930mila euro e poi ci sono tre lotti per la Germania, Malta, Olanda, Polonia, Francia, Scandinavia e altri Paesi dell'Est. «Quelli non aggiudicati – spiega il presidente di Airgest (la società di gestione di Trapani Birgi) Paolo Angius – potranno subito essere rimessi a bando». Ma in teoria potrebbero anche essere oggetto di trattative dirette anche con Ryanair. In più adesso che i conti Airgest sono stati messi in sicurezza con 12,5 milioni di aumento di capitale anche a Birgi si può applicare il meccanismo del "neo test". In parole povere si dà un contributo

a una compagnia per una tratta, se si dimostra che l'aeroporto ha guadagnato più di quanto ha pagato, si può andare avanti con quello che diventa un investimento. Palermo e Catania per le low cost nel 2017 hanno speso più di 10 milioni di euro a testa.

#### Nozze obbligate

E qui c'è la questione della salute finanziaria di Soaco e Airgest. La prima, che gestisce lo scalo degli Iblei, ha un assetto societario complesso: ne fanno parte Comune di Comiso e Intersac, che a sua volta però è in liquidazione dopo il disimpegno

dell'editore Ciancio, che ne era socio insieme all'azienda che gestisce Fontanarossa, Sac. Due giorni fa i soci hanno firmato un piano di ristrutturazione che punta a sanare i conti per poi farsi acquisire dalla Sac. A Trapani la Regione ha sanato i buchi passati ma in questo caso la Gesap e i due soci maggiori, il Comune di Palermo e la Camera di Commercio, pochi giorni fa hanno gelato ogni ipotesi di imminenti alleanze. Ma con l'aumento a doppia cifra del traffico di Punta Raisi e gli imminenti lavori di ampliamento dell'aerostazione il clima potrebbe cambiare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I punti



#### Così la regina dei voli scontati potrebbe tornare in ballo

- 1 **I bandi**  
A Comiso e Trapani si mettono a bando, rispettivamente, 15 e 25 lotti. Sul piatto ci sono quasi venti milioni di euro
- 2 **Le buste**  
Alla gara hanno risposto la compagnia low cost romena Blue Air per entrambi gli scali. Alitalia per Trapani e Eurowings per Comiso
- 3 **L'assente**  
Non ha presentato nessuna offerta la compagnia irlandese Ryanair. La regina delle low cost, però, potrebbe trattare direttamente con gli scali
- 4 **Le nozze**  
Per assicurare un futuro ai due aeroporti la soluzione rimane quella di entrare nell'orbita di quelli di Palermo e Catania

**Aeroporto di Comiso  
Piano di ristrutturazione  
Servizio a pag. 4**

L'assemblea dei soci ha approvato il Piano di ristrutturazione della Soaco, società di gestione dell'Aeroporto casmenseo

## Una rete aeroportuale tra Catania e Comiso

Risanamento, sviluppo e crescita, immissione di liquidità e bando per l'incremento dei flussi turistici

### L'ipotesi di rete consentirebbe allo scalo il riequilibrio della situazione economica

COMISO (RG) – Risanamento, sviluppo e crescita, creazione del sistema aeroportuale con Catania, immissione di liquidità e bando per l'incremento dei flussi turistici nel bacino d'utenza della Sicilia sud-orientale.

Sono i macro-argomenti su cui è stato redatto il Piano di ristrutturazione di Soaco, società di gestione dell'Aeroporto di Comiso.

Testo che giovedì 11 il cda ha sottoposto – ottenendone il nulla osta - all'approvazione dei soci. Un passaggio strategico, questo, che insieme all'intesa sinergica fra gli azionisti (Comune di Comiso per il 35% e Intersac, società in liquidazione, per il 65%) rappresenta un placet importante nei confronti degli organi amministrativi della società: l'adozione del

Piano di ristrutturazione è infatti la condizione pre-decisa per avviare una serie di interventi a favore di Soaco che rientrino nei requisiti di legge, a cominciare dalla Madia.

Silvio Meli e Gioglio Cappello, rispettivamente presidente e AD Soaco, spiegano: "L'ipotesi di realizzazione della rete aeroportuale della Sicilia orientale tra lo scalo di Catania e di Comiso, alla base del piano di ristrutturazione, è una delle opzioni per lo sviluppo dell'aeroporto ibleo".

Ove le quote del socio di maggioranza, Intersac Spa in liquidazione, dovessero essere alienate a soggetti diversi, il Piano industriale e il Piano di ristrutturazione ovviamente non pregiudicano la possibilità di essere adattati alle nuove esigenze del socio di maggioranza

Fermo restando l'imprecindibile impegno per la tutela e la salvaguardia degli interessi sociali e pubblici del territorio ibleo".

Il progetto di Piano di ristrutturazione di Soaco si basa sull'aggiornamento dello stesso, già approvato dal Cda nel febbraio scorso, e che già ipotizzava la creazione del sistema di rete aeroportuale della Sicilia orientale sulla base di positive esperienze e best practices di analoghi sistemi in altre regioni europee, fra cui quella degli Aeroporti di Puglia.

L'ipotesi di rete aeroportuale consentirebbe allo scalo di Comiso il raggiungimento di un riequilibrio della situazione economico finanziaria.

All'assemblea di giovedì, erano presenti i liquidatori di Intersac spa - Salvatore Nicolosi (presidente) e uno dei componenti, Giuseppe Daniele - il Sindaco di Comiso Maria Rita Schembari, accompagnata dall'assessore al Bilancio, Manuela Pepi, il CdA e il Collegio Sindacale di SOACO spa.

## Alitalia, Eurowings e Blue Air in corsa per volare da Birgi e Comiso

PALERMO - Comincia a delinearsi il futuro di Birgi e Comiso. Sono infatti giunte le offerte per i bandi di promozione turistica della Sicilia Occidentale ed Orientale. Le compagnie aeree Alitalia e Blu Air hanno fatto la loro offerta per quanto riguarda la Sicilia Occidentale (aeroporto di Trapani Birgi), mentre Eurowings e Blu Air per la Sicilia Orientale (aeroporto di Comiso). Ancora nessuna notizia per quali lotti queste compagnie aeree hanno presentato le loro offerte. L'apertura delle buste è infatti fissata per il 20 ottobre.

Soddisfatto il sindaco Marsala Alberto Di Girolamo: "Non nascondo la mia preoccupazione fino alla vigilia. Ora, però, i due vettori che hanno risposto al bando fanno ben sperare per il futuro dell'aeroporto trapanese. Non dobbiamo dimenticare, infatti, che dopo circa sei mesi di stallo, con Regione e Airgest che non riuscivano ad avviare la procedura di gara, questa amministrazione - assumendosi una grossa responsabilità - ad agosto è riuscita ad emanare il bando".

Polemico invece il deputato all'Ars del M5s, Sergio Tancredi. "Quando a fine agosto è stato presentato il bando 'promozione del turismo' per la provincia di Trapani (dopo che il Tar aveva annullato il precedente per irregolarità), abbiamo subito evidenziato che anche quel bando, così com'era scritto, si sarebbe rivelato inadeguato. Risultato: solo due grandi compagnie hanno partecipato al bando e nella programmazione estate 2019 di Ryanair (che non ha partecipato) Trapani non esiste".

**Confronto con il sindaco****Lo scalo di Comiso, la Cna:  
«Faremo la nostra parte»**

Santocono: il Comune ha assicurato il massimo impegno per l'aeroporto

**Francesca Cabibbo**

**COMISO**

Il presidente della Cna, Giuseppe Santocono, ha incontrato il sindaco di Comiso, Maria Rita Schembari. Santocono era accompagnato dal segretario territoriale Giovanni Brancati, dal presidente comunale Salvatore La Rosa e dal responsabile organizzativo Andrea Distefano. Sul tappeto la situazione dell'aeroporto, cui la Cna dedica grande attenzione, e quella delle piccole imprese. Il 15 ottobre si terrà, nella sede cittadina della Cna, un incontro dell'amministrazione comunale con le aziende. La Cna ha invitato il primo cittadino per la serata di beneficenza in programma il 27 otto-

bre al teatro Naselli. Poi la questione aeroporto: «Il sindaco - ha detto Santocono - ha illustrato la posizione dell'amministrazione, interessata prima di tutto in quanto ente proprietario della struttura, ma anche come partecipante al 35 per cento nella Soaco, la società che gestisce l'aeroporto. Il sindaco ha assicurato il massimo impegno perché l'aeroporto possa proseguire la propria attività e incrementarla». Schembari ha informato della volontà del Comune di coinvolgere nella proprietà della Soaco altri enti pubblici locali, «soprattutto il Libero consorzio ed il Comune di Ragusa, ma anche Chiamonte e Vittoria che, avendo concesso una parte del proprio territorio per permettere la realizzazione dello scalo, hanno diritto ad una compartecipazione nella gestione della società». La Cna farà la propria parte per sostenere lo sforzo per l'aeroporto. (\*FC\*)



## ✚ GLI AEROPORTI

# Cantieri a Linate: salta un volo su 5 e salgono i prezzi

di **Leonard Berberi**

**L**a chiusura per tre mesi di Linate inizia già a mostrare i suoi primi risultati. Negativi per i passeggeri. Il calo dei voli in partenza sarà di oltre il 21% rispetto a quanto era stato programmato inizialmente. Senza dimenticare che alcune compagnie (Lufthansa, Brussels Airlines, Scandinavian Airlines) vendevano ancora ieri sera i voli da e per Linate nei mesi di fermo.

a pagina 6

## L'AEROPORTO TRE MESI DI STOP NEL 2019

# Saltano i voli e aumentano i prezzi L'effetto della chiusura di Linate

Le rotte su Malpensa e Orio a offerta ridotta. Richiamo Enac, compagnie in ritardo

### I collegamenti

Da Alitalia ad Air France, tagliati i posti Per British Airways un calo del 74,5%

di **Leonard Berberi**

**M**eno voli, meno posti a disposizione che saranno venduti più in fretta e a prezzi più alti. La chiusura per tre mesi dell'aeroporto di Linate per il rifacimento della pista (27 luglio-27 ottobre 2019) e lo spostamento delle operazioni a Malpensa inizia già a mostrare i suoi primi risultati. Negativi per il passeggero. E per le compagnie coinvolte. Il calo dei voli in partenza è di oltre il 21% rispetto a quanto era stato programmato inizialmente da entrambi gli scali lombardi. È quanto emerge dall'analisi che il *Corriere della Sera* ha effettuato prendendo una settimana campione ad agosto 2019 sulla base delle

informazioni disponibili sui siti ufficiali e sulle piattaforme di prenotazione.

Si tratta di un dato ancora parziale per tre motivi. Il primo: non sono esclusi aggiustamenti delle società nelle prossime settimane. Il secondo: Air Italy (l'ex Meridiana) non ha ancora inserito i suoi piani operativi per la stagione estiva. Il terzo: alcune compagnie (Lufthansa, Brussels Airlines, Scandinavian Airlines) vendevano ancora ieri sera i voli da e per Linate nei tre mesi di fermo. Un mancato aggiornamento che non rispetta la diffida inviata dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) che imponeva l'interruzione delle vendite dallo scalo cittadino entro il 12 ottobre pena la segnalazione all'Autorità garante per la concorrenza e il mercato per «pubblicità ingannevole».

Dopo l'inchiesta dei giorni scorsi del quotidiano di via Solferino, le altre avio-linee operative su Linate hanno spostato i voli a Malpensa. Le uniche invariate — in attesa

dei tedeschi, dei belgi e degli scandinavi — sono l'irlandese Aer Lingus (nei voli per Dublino) e Air Malta.

Poi è una lunga serie di saldi negativi. I collegamenti di Alitalia — nella settimana 5-11 agosto 2019 — passano da un totale (dei due scali) di 567 a 423, un calo di 144 frequenze in sette giorni (-25%). A questi, per completezza, bisognerebbe aggiungere i 28 voli da Bergamo-Orio per Roma Fiumicino che limano la riduzione al 20,5%. Segno meno anche per la low cost inglese easyJet che di fatto mantiene — salvo futuri aggiornamenti — gli stessi voli da Malpensa programmati prima (528), senza aggiungerne altri tra-



sferiti da Linate dove pure aveva previsto 35 voli settimanali. Air France in quella settimana analizzata passa da 53 frequenze (13 da Linate, 40 da Malpensa) a 36 dallo scalo in provincia di Varese, cioè -32%. British Airways per ora propone un taglio del 74,5% dei voli, l'olandese Klm del 20% e la spagnola Iberia del 40%.

Mentre le straniere hanno avuto vita più facile nel trasloco volando soltanto da e verso i loro hub (Londra Gatwick, Londra Heathrow, Parigi, Amsterdam e Madrid), più complesse sono state le manovre di Alitalia che a Linate ha una quota del 66%. E infatti qui i tagli alle frequenze sono diversi. L'operativo verso Roma — considerando il «travaso» su Malpensa e Bergamo-Orio — segna un calo di quasi il 50%, da 169 voli settimanali a 87. In generale alcune destinazioni restano invariate, altre registrano riduzioni, un paio mostrano degli incrementi, mentre sparisce il collegamento con Parigi Orly che da Malpensa vede già la presenza della low cost Vueling.

lberberi@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il pasticcio di Linate

# I CLIENTI BEFFATI AL VOLO

di **Massimo Sideri**

**T**utto avevamo visto nel romanzo infinito Malpensa-Linate tranne gli atterraggi e i decolli

«fantasma» su una pista che sarà piena di bitume e macchine per l'asfalto speciale. E invece eccoci qui a commentare una vicenda quasi divertente, a patto di non essere tra i tanti beffati. Diciamo pure che le compagnie aeree richiamate dall'Enac, l'Ente nazionale per l'aeronautica civile, si sono fatte prendere con le ali nella marmellata: vendevano biglietti da e per Linate anche nel periodo luglio-ottobre 2019 in cui lo scalo sarà chiuso per il rifacimento delle piste. Un peccato veniale? Insomma. Chiaramente i voli saranno garantiti, ma da Malpensa (oltre 50 km di distanza secondo Google Maps). Diverse direttrici, diversi ticket per i parcheggi. Diversi costi per i taxi (quasi il triplo in più, a seconda degli orari, per chi parte dalla città). L'immagine della marmellata rende bene l'idea perché la vicenda denunciata da Leonard Berberi sul *Corriere* ha un che di infantile da parte dei vettori. Potevano pensare di farla franca considerando che i lavori sono stati annunciati pubblicamente e che, come emerso dalla lettera dell'Enac, le compagnie già sapevano tutto dallo scorso luglio? Probabilmente no. Ma, evidentemente, il cliente non ha sempre ragione, nemmeno quando ha ragione da vendere. Male non nuovo. Ma questa volta del tutto gratuito: sarebbe bastato dirlo, spiegarlo, anche perché il trasloco è giustificato. Il risultato sarebbe stato un cliente colpito dalla professionalità. Così invece è solo un cliente in più arrabbiato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Enac diffida 14 compagnie aeree

*Non hanno informato gli utenti del trasloco dei voli da Linate a Malpensa*

**MALPENSA** - (a.ali.) I voli di Linate traslocano a Malpensa, ma le compagnie tardano a farlo sapere. Interviene l'Enac, inoltrando alle compagnie interessate una diffida: se non si mettono in regola verranno segnalate all'Antitrust per pubblicità ingannevole. La notizia dello spostamento per tre mesi dei voli di Linate (dal 27 luglio al 27 ottobre, per consentire il rifacimento delle piste) è sulla bocca di tutti da quasi tre mesi ormai, con i sindaci preoccupati per le conseguenze che il trasloco in massa di due milioni di passeggeri in 90 giorni potrà provocare in termini di maggiori disagi, dal traffico sulle strade al rumore dei sorvoli. Nonostante ciò, come emerso nei giorni scorsi, la maggior parte delle compagnie, esclusa easyJet, continuava a permettere la prenotazione dei voli da Linate anche nel periodo di prevista chiusura del city airport.

Un'anomalia che ha provocato l'intervento a gamba tesa dell'Ente nazionale dell'aviazione civile, che ha fatto pervenire a 14 compagnie una diffida formale ad aggiornare i propri siti internet per informare correttamente l'utenza, visto che risale a quasi tre mesi fa la comunicazione della chiusura dello scalo. Enac intima i vettori ad «avvisare i passeggeri che già hanno acquistato il biglietto per voli da/per Linate nel periodo sopraindicato» e a «riproteggere o rimborsare gli utenti che intendono rinunciare al viaggio». Di «pratica commerciale scorretta» ha parlato anche l'Unione nazionale consumatori, che ha presentato un esposto ad Enac e Antitrust. Alitalia, il principale vettore che opera su Linate, ha già annunciato che sposterà circa 200 voli al giorno su Malpensa, oltre ad istituire un volo giornaliero con quattro frequenze da Bergamo Orio al Serio a Roma, che si aggiungerà ai nove collegamenti giornalieri su Fiumicino che verranno operati da Malpensa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Lo scontro con Pisa "leghista"

# Aeroporti, Salvini: Firenze non sarà penalizzata

«Stiamo facendo con i nostri tecnici tutte le valutazioni del caso, un maggiore sostegno alle imprese e al turismo di Firenze e di tutta la Toscana è fondamentale. Nessuna città sarà penalizzata, compresa Firenze, che per il suo ruolo, per la sua storia e per il suo futuro, merita sviluppo». Lo ha detto Matteo Salvini riferendosi agli Aeroporti toscani. L'altro ieri il ministro del Turismo, Gianmarco Centinaio, aveva annunciato il blocco dell'ampliamento dello scalo di Firenze a favore di quello di Pisa, più strategico per la Penisola. Una posizione che ha provocato subito la dura reazione del Pd, in particolare dei renziani. «Se bloccano l'aeroporto di Firenze per fare un dispetto a me sono tecnicamente impazziti», commenta lo stesso Matteo Renzi. Con la nuova pista «solo a Firenze ci saranno duemila nuovi posti di lavoro», sostiene l'ex premier ed ex sindaco mentre «il danno economico sarà enorme» se non verrà realizzata.





## IL PROGETTO ROMEO DA 60 MILIONI

# Catullo, nuove sale d'imbarco e il terminal cambia look

**L'aeroporto di Verona continua a incrementare il numero di passeggeri. Via libera al piano di investimenti che permetterà di migliorare lo scalo**

VERONA

Con la crescita degli ultimi anni arrivano gli investimenti per l'aeroporto Valerio Catullo di Villafranca (Verona). La Catullo spa, società che gestisce lo scalo veronese e quello di Brescia Montichiari, ha dato il via libera al Progetto Romeo: un investimento di 60 milioni per l'ampliamento del Catullo. È un momento positivo per l'aeroporto scaligero: tra gennaio e agosto si è avuto un aumento del 12% dei passeggeri rispetto allo stesso lasso di tempo dell'anno precedente, grazie anche a un allargamento della rete dei voli.

Dalle difficoltà di quattro anni fa l'azienda è tornata in attivo; quest'anno il bilancio segnava 1,1 milioni di utili su 44,7 milioni di ricavi e un ebitda di 7,7 milioni. Per sostenere la crescita, nel 2016, era stato varato il piano di investimenti di 134 milioni denominato Masterplan 2016-2030, di cui il Progetto Romeo fa parte. Il Masterplan si pone come obiettivo il raggiungimento della quota di 5,6 milioni di passeggeri movimentati annualmente. Per arrivare all'obiettivo il progetto Romeo prevede la realizzazione di nuove sale di imbarco, magazzini ali-

vello interrato, la riqualificazione architettonica della hall per i check in e il rinnovo del BHS (sistema di smistamento bagagli). Verranno inoltre portati a termine adeguamenti alla normativa antincendio, interventi sulla struttura a fini antisismici e lavori per il rinnovamento estetico e architettonico del terminal. Infine è in programma anche un ampliamento dell'offerta commerciale.

Il bando di gara sarà pubblicato a breve, con inizio dei lavori nella primavera del 2019 e una durata di 4 anni. Per tutto questo tempo verrà garantita l'operatività dell'aeroporto. Un nodo importante rimane la questione del finanziamento: da dove arriveranno i 60 milioni? La strada sembra essere proprio l'aumento di capitale da parte dei soci. Attualmente non è stato deciso nulla, ma il problema, molto delicato, rimane sotto i riflettori perché potrebbe spostare gli equilibri all'interno del cda. I principali azionisti sono Save spa (che gestisce anche gli aeroporti di Venezia e Treviso) con il 40,3%, Aerogest con il 47% (società partecipata a sua volta da Comune di Verona, Provincia di Verona, Camera di Commercio di Verona e Provincia di Trento). Se i 60 milioni fossero versati solo da Save, quest'ultima diventerebbe azionista di maggioranza. —

Andrea Lugoboni



Un rendering di come diventerà l'aeroporto Catullo di Verona



**Un ultraleggero**

# Atterraggio d'emergenza al Catullo

**VERONA** Pronti al peggio. Perché, dalle prime informazioni arrivate, sembrava che quell'ultraleggero, oltre ad avere del fumo in cabina, avesse anche qualche problema con il carrello. Temendo un atterraggio di emergenza, i vigili del fuoco hanno attivato la procedura, schierandosi sulla pista dell'aeroporto Catullo. Fortunatamente, alla fine, tutto è andato per il meglio e l'apparecchio è riuscito a ritornare a terra senza alcun problema. L'allarme è scattato nel pomeriggio di ieri e non è ancora chiaro se il piccolo aeroplano dovesse atterrare proprio al Catullo o se si sia trattato di un atterraggio di emergenza dettato dall'alert lanciato dal pilota. In cabina, per cause ancora da accertare (probabilmente un guasto meccanico) ha iniziato a diffondersi del fumo e la spia del carrello avrebbe iniziato a segnalare anomalie. Il pilota, comunque, è riuscito a compiere la manovra senza problemi.

**E.P.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Ronchi deve fare squadra con Venezia, non giocarci contro

**SERGIO GERVASUTTI**

**A** Venezia, all'aeroporto Marco Polo, stanno pensando e lavorando per sistemare un volo ogni due minuti.

Allora, cosa rimarrà per quello regionale di Ronchi dei Legionari?

Ecco perchè la vendita del 45 per cento delle quote dell'aeroporto friulano non ha trovato acquirenti.

Ora pensano di cedere la maggioranza, perchè la vendita precedente non ha decollato e la Regione considera l'ipotesi di lasciare il controllo.

Ci vuole talento per attrarre passeggeri e Trieste da sola non basta, nemmeno la trasformazione dell'attuale aeroporto in scalo intermodale ferroviario.

Dispiace, ma anche soltanto questo non basta.

Apprendo che Save, che gestisce gli scali di Venezia e Treviso, potrebbe acquistare anche quello di Ronchi diventando così padrona assoluta dei cieli del Nordest.

E a noi resterebbe solamente l'azzurro dei cieli, ed è già qualcosa, se rimane l'azzurro.

Lei che ne dice, direttore?

**Giorgio Deotto.** Udine

**P**enso che quando parliamo di infrastrutture la cosa più importante da valutare - dopo ovviamente la sicurezza - sia l'utilità per i fruito-

ri. Da questa ne deriva anche la quadratura economica.

Un aeroporto per il Friuli-Venezia Giulia è importante e fondamentale, ma ha una ragion d'essere soltanto per quanto riguarda i voli nazionali o per qualche specifica rotta europea, e per i charter.

Paragonarlo con quello di Venezia non ha senso, perchè il solo capoluogo del Veneto è la seconda meta italiana per il turismo mondiale, dopo lo scalo di Roma.

È chiaro che tutti noi vorremmo un aeroporto sotto casa, per usarlo magari una volta l'anno quando decidiamo di fare una vacanza a New York (e che sia ovviamente silenzioso): ma è una logica che non sta in piedi.

Così come credo che non stia in piedi la possibilità di continuare da soli senza entrare in una "squadra".

Treviso ha avuto enormi benefici ed è cresciuto a dismisura alleandosi con Venezia, e anche Verona - al netto di tensioni campanilistiche - sta beneficiando del "sistema".

Da Udine siamo a Ronchi in 40 minuti e a Tessera in un'ora: mi sembra miope non vedere che di fatto facciamo già parte di quel "sistema".

Il resto, sono dettagli finanziari che agli utenti, sinceramente, interessano poco. —



## PARLA RAVANELLI

Dove punta la mia F2i  
dopo torri e aeroporti

**PARLA RAVANELLI** Chiusa l'opa su Ei Towers, il top manager lancia F2i come soggetto aggregatore. Allo studio il quarto fondo e la creazione di un big eolico. Malpensa e Linate? Adesso hanno bisogno di un ad

## In Fondo si fa sistema

di Manuel Follis

**N**on c'è quasi un solo dossier industriale in Italia che prima o poi non incroci le strade di F2i: reti, tlc, energie rinnovabili, aeroporti, sanità. Il business del fondo infrastrutturale è ormai un dedalo caratterizzato da chiari obiettivi infrastrutturali. Una settimana fa si è chiusa l'ultima operazione, l'opa lanciata attraverso 2i Towers su Ei Towers, chiusa con l'adesione del 97,44% del capitale. «È un'operazione che si posiziona in un momento di grande fermento per il settore delle torri tlc», commenta con *MF-Milano Finanza* Renato Ravanelli, amministratore delegato di F2i.

**Domanda. Qual è il futuro di 2i Towers post opa?**

**Risposta.** Razionalizzazione e crescita attraverso acquisizioni. Molti operatori del settore tlc stanno già valutando la possibilità di valorizzare le infrastrutture di trasmissione, per fare cassa e sostenere gli investimenti cui va incontro il settore. Adesso noi abbiamo acquisito un buon posizionamento nel settore broadcasting e nel mobile e ci candidiamo a essere aggregatori nel settore.

**D. Guido Barbieri resterà amministratore delegato?**

**R.** Condivideremo con lui il piano industriale. Ci sono tutte le condizioni per lavorare bene insieme.

**D. Il mercato scommette su un'operazione con Rai Way, state già parlando?**

**R.** Se ricorderà c'è già stato un tentativo di aggregazione in passato, quindi le società si conoscono bene. Per quanto riguarda l'infrastruttura televisiva avere due reti separate è un'anomalia tutta italiana che ha avuto senso in passato per motivi, diciamo politici. F2i si caratterizza per la sua strutturale terzietà, tanto più che il passaggio obbligatorio delle frequenze sui 700 Mhz dalle tv alle tlc mobili richiederà altri investimenti che non ha senso duplicare

**D. Oltre a una rete unica di trasmissione del segnale televisivo, l'obiettivo è anche quello di creare una rete mobile indipendente, così come ha fatto Open Fiber con il fisso?**

**R.** A guida italiana e anche raccogliendo capitali esteri come siamo capaci di fare avrebbe molto senso.

**D. Sulle tlc quali sono gli asset cui guardate?**

**R.** Dipende da cosa offrirà il mercato, ma la tendenza a separare reti di trasmissione dalla gestione dei servizi è ormai avviata e potrebbero arrivare tante occasioni: mi aspetto che tutti gli operatori telefonici faranno riflessioni in questo senso.

**D. A proposito di capitali esteri, la raccolta del terzo fondo con 3,6 miliardi è stata superiore alle previsioni, ma ormai avete già allocato più del 70% dei capitali, pensate a un quarto fondo?**

**R.** Abbiamo una ricchezza di progetti tale che ci fa pensare che

presto arriverà il momento per la raccolta di un quarto fondo.

**D. Passiamo al settore gas, anche in questo caso avete intenzione di crescere?**

**R.** Dopo il recente con l'acquisto della rete di Gas Natural in Italia oggi possediamo una rete con oltre 4,5 milioni di punti di prelievo del gas, ma vogliamo comunque continuare a crescere.

**D. Anche all'estero?**

**R.** Consideriamo anche potenziali operazioni all'estero anche se il nostro focus rimane l'Italia. Di recente abbiamo guardato un dossier che non si è concretizzato per incertezze regolamentari relative al paese in questione.

**D. Avete guardato anche ad Ascopiave, ma senza trovare una quadra.**

**R.** Si tratta di una piccola realtà che si occupa di distribuzione e vendita in un territorio in cui c'è una grande frammentazione tra operatori. Noi, che tramite 2i Rete Gas facciamo un mestiere simile, abbiamo manifestato interesse ad aiutarli nella crescita. Questo peraltro è un settore in cui la scala piccola non funziona. L'idea era fare di Ascopiave il polo aggregante del Veneto con l'ausilio dei capitali di F2i.

**D. Cosa non ha funzionato?**



**R.** È una bella domanda, non è molto chiaro cosa non andasse nella nostra proposta. Ma a questo punto quella pista si è ormai raffreddata.

**D. Rimanendo all'energia, siete stati molto attivi anche sulle rinnovabili. A che punto è la jv con Enel?**

**R.** Dopo l'acquisizione di Rtr da Terra Firma stiamo lavorando in armonia con Enel per rilevare anche la loro quota nella joint venture nel solare, EF Solare. Con l'accordo, F2i potrà avere il pieno controllo di EF solare. Sommata a Rtr e ad altri asset nel solare che già deteniamo, daremo vita a un operatore da 800 MW, il terzo per dimensioni in Europa. È una scala efficiente.

**D. In che tempi prevede si completerà?**

**R.** Da qui a fine anno contiamo di chiudere l'operazione.

**D. Per la jv eolica con Edison invece che piani avete?**

**R.** In questi settori è importante avere grandi dimensioni. Noi siamo proprietari di 700 Mw in jv, ma separatamente sia F2i sia Edison-Edf detengono ciascuno altri 300 Mw. Stiamo valutando la possibilità di dare vita a un unico soggetto e far confluire tali asset.

**D. Cambierà qualcosa nella governance?**

**R.** No, i valori dovrebbero rima-

nere simili (70-30 F2i-Edison, ndr) e potremmo dare vita al primo operatore italiano, con una generazione di circa 1.400-1.500 Mw, tenendo conto dello sviluppo greenfield programmato.

**D. Sugli aeroporti il modello è lo stesso?**

**R.** Sì, puntiamo in particolare a realizzare sistemi regionali. Peraltro, dove stiamo gestendo gli aeroporti stiamo facendo bene. Napoli è il nostro fiore all'occhiello e il modello cui puntiamo è quello campano, dove stiamo portando avanti la fusione tra gli scali di Napoli e Salerno.

**D. A quali altri sistemi pensate?**

**R.** In Sardegna c'è Cagliari che è un aeroporto pubblico, Olbia che è invece privato. Un terzo soggetto come F2i, che già gestisce Alghero potrebbe favorire un'aggregazione e dare vita a un polo di cui la Sardegna avrebbe urgente bisogno.

**D. E la Lombardia?**

**R.** In Lombardia l'aggregazione Sea-Sacbo (Orio al Serio, ndr) avrebbe molto senso dal punto di vista industriale.

**D. Ci hanno già provato e l'operazione è risultata complessa.**

**R.** La razionalità industriale e le positive ricadute anche di carattere ambientale di un progetto di questo tipo alla fine vinceran-

no. Creare un sistema regionale non significa perdere autonomie gestionali locali (che possono essere studiate e salvaguardate) ma cogliere gli enormi vantaggi che porta una regia unica.

**D. Lo scalo di Trieste è in vendita, pensate di fare una proposta?**

**R.** Sicuramente lo guarderemo. Ma ora è impossibile dire se faremo un'offerta. Di sicuro abbiamo il network più grande d'Italia e appartenere a questo network può fornire opportunità a qualsiasi scalo dovesse farne parte.

**D. Parlando di Sea, adesso il tema è la sostituzione di Modiano.**

**R.** Modiano è presidente, il vero tema è che a Sea serve un ad.

**D. A chi pensate?**

**R.** Sea deve fare un salto di qualità, occorre un manager con grande credibilità capace di fare un ragionamento sul futuro, serve un manager capace di dialogare con i due azionisti

**D. Non mi ha fatto un nome...**

**R.** Non c'è. Insieme al sindaco di Milano, Giuseppe Sala, abbiamo dato mandato a un head hunter per proporre alcuni profili.

**D. Si dice che il coo Giulio De Metrio sia in pole position.**

**R.** Aspettiamo la lista. (riproduzione riservata)

**IL RICCO PORTAFOGLIO DI F2i**

<b>19</b> Società in portafoglio	<b>8</b> Settori infrastrutturali	<b>3,8</b> Mld di € di ricavi aggregati	<b>1,7</b> Mld di € di Mol	<b>~660</b> Mln di € Capex	<b>~ 14.600</b> Dipendenti
--	---	---	----------------------------------	----------------------------------	-------------------------------

**Rinnovabili**

EF Solare Italia (50% Gruppo Enel)	50%
5 Spv del settore solare	100%
Rtr - solare	100%
E2i - eolico (30% Gruppo Edison)	70%
7 Spv del settore eolico	100%
San Marco Bioenergie* - biomassa	100%

**Distribuzione gas**

2i rete Gas	72%
-------------	-----

Dati al 31/12/2017



**Aeroporti**

Sea (Linate, Malpensa)	45%
Gesac (Napoli)	87%
Sagat (Torino)	83%
Aeroporto di Bologna	10%
Sogeaal (Alghero)	71%
Software design	54%

**Servizio idrico integrato**

Iren Acqua (60% Gruppo Iren)	40%
------------------------------	-----

**Reti logiche**

Sia	17%
-----	-----

**Infrastrutture sociali**

Kos (60% Gruppo Cir)	40%
----------------------	-----

**Autostrade**

Infracis	26%
----------	-----

**Tlc**

Irideos**	80%
EI Towers (40% Gr. Mediaset)	60%

\* A ottobre 2018 San Marco Bioenergie rileverà il primo dei 5 impianti a biomassa del Gr. Enel (come previsto dal contratto preliminare del 30 mag 2018)

\*\* Ad agosto 2018 si è conclusa l'operazione di fusione delle società Infracom, MC-Link e KpnqWest Italia in Irideos

Fonte: F2i

GRAFICA INFILANO FINANZA



**Renato Ravanelli**

# Alitalia, da Fs arriva proposta d'interesse

## TRASPORTI

**Tria: «Di cosa fa il Tesoro ne parla il ministro, e io non ne ho parlato»**

«Io penso che delle cose che fa il Tesoro debba parlarne il ministro dell'Economia. Io non ne ho parlato». Così il ministro dell'Economia e delle Finanze Giovanni Tria, in merito all'ipotesi di ingresso del Mef nel capitale di Alitalia con una quota del 15%. Intanto le Fs Italiane hanno presentato ieri una manifestazione di interesse per Alitalia.

— Servizi a pagina 7

# 8,6 miliardi

**Dal giugno del 1975 a oggi Alitalia è costata allo Stato ben 8,6 miliardi di euro. Sottraendo Cig e altri oneri il costo complessivo scende a quota 6,5 miliardi.**

# Alitalia, i paletti di Tria sul Mef Manifestazione d'interesse da Fs

## RIASSETTI

**Il ministro: «Penso che delle cose che fa il Tesoro ne debba parlare il titolare»**

**Di Maio: nella bad company non ci saranno i lavoratori, seguiremo il modello Ilva**

### Giorgio Pogliotti

In vista della scadenza del 31 ottobre, sul rilancio di Alitalia a trazione pubblica si consuma un nuovo conflitto tra i ministri Tria (Mef) e Di Maio (Mise) nella giornata in cui le Fs hanno presentato ai commissari dell'ex compagnia di bandiera una manifestazione di interesse (non vincolante). Nei piani del titolare del Mise, una volta individuata l'azienda o le aziende a partecipazione pubblica che entreranno nella newco con una dotazione iniziale di 1,5-2 miliardi, partecipata dal Mef intorno al 15% attraverso la conversione in equity di parte del prestito ponte da 900 milioni, si cercherà un partner industriale internazionale (i rumors danno come favorita al momento l'americana Delta), con un ruolo

centrale affidato a Cdp per finanziare gli investimenti per l'acquisto o il leasing degli aerei da impiegare per lo sviluppo del lungo raggio.

Ma questo scenario tracciato dal vicepremier Luigi Di Maio, prima nell'intervista pubblicata dal Sole 24 ore di ieri e poi nell'incontro di ieri mattina al Mise con i sindacati, non fa i conti con il titolare del Mef che fa sapere: «Penso che delle cose che fa il Tesoro ne debba parlare il ministro dell'Economia e io non ne ho parlato». Dalle parole pronunciate dal ministro Tria, a margine del meeting di Bali, emerge che è mancata la concertazione tra il Mise e il Mef, nonostante quest'ultimo sia chiamato a svolgere un ruolo di primo piano nell'operazione e da azionista sia chiamato a rispondere al Codice civile delle decisioni prese. Replica a stretto giro lo stesso Di Maio sottolineando che «il piano di rilancio della compagnia è contenuto nel contratto di governo, tradirlo vuol dire tradire i cittadini», ed «è sostenuto dal capo del governo e da tutte e due le forze politiche di maggioranza». Fonti di Palazzo Chigi assicurano che il governo è «compatto».

Vi sono almeno altri due importanti nodi da sciogliere per il futuro di Alitalia. Il primo riguarda la parte-

cipazione delle Fs che consentirà di creare il primo gruppo di trasporto integrato a mondo» ha detto Di Maio, che dovrebbe avvenire «con una partnership, sicuramente strategica, ma auspicabilmente anche finanziaria». Ma l'ad di Fs, Gianfranco Battisti, due giorni fa dicendosi «favorevole ad uno sviluppo di sistema dal punto di vista intermodale del Paese», ha aggiunto che «le operazioni finanziarie le valuteremo qualora possano rappresentare un'opportunità e quando si presenteranno. Al momento non abbiamo operazioni finanziarie in campo». Ieri le Fs hanno presentato una manifestazione di interesse non vincolante per avere accesso al dossier Alitalia e studiare le carte della compagnia, ma la scadenza del 31 ottobre riguarda la presentazione di offerte vincolanti.

Terzo nodo: il parere della commissione Ue che lo scorso aprile ha



avviato un'indagine per valutare se il prestito ponte di 900 milioni di euro costituisce un aiuto di Stato. Il ministro Di Maio ha spiegato che è in corso l'interlocuzione con la Commissione europea per «far sì che una parte del prestito-ponte diventi equity della newco», e quanto alla partecipazione intorno al 15% ha citato il caso del governo francese in Air France (a fine 2017 aveva il 14,30%). Interpellato, il portavoce della Commissione Ue dice: «non entriamo nella valutazione di dettaglio, possiamo solo dire che il dossier Alitalia è tuttora sotto esame, siamo in contatto con le autorità italiane». Per la Commissione Ue è indifferente di chi sia la proprietà di un'impresa, la partecipazione pubblica implica che si verifichi che lo Stato agisca a condizioni di mercato come qualsiasi operatore privato.

Di Maio ha anche confermato ai sindacati che verrà creata una bad company, ma «non vi saranno conferiti i lavoratori», per Alitalia intende seguire il «modello Ilva», cioè confrontarsi con le organizzazioni di categoria per evitare esuberi anche con forme di incentivazione all'esodo. Ai sindacati che lanciavano l'allarme sulla scadenza a fine anno dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco che alimenta il Fondo di settore con cui viene pagata la cassa integrazione a circa 13mila lavoratori del trasporto aereo, Di Maio ha assicurato la copertura per tutto il 2019 della misura che sarà inserita in uno dei provvedimenti all'esame del Parlamento, senza specificare quale.

L'annuncio era atteso dai sindacati, che si incontreranno lunedì al ministero del Lavoro con i vertici di Alitalia che hanno proposto di proseguire fino al 23 marzo 2019 la Cigs a rotazione in scadenza a fine ottobre, per l'equivalente di 1.570 unità, di cui 950 tra il personale di terra e 620 naviganti. L'incontro di ieri ha parzialmente rassicurato i sindacati di categoria, Cgil, Cisl e Uil e le associazioni professionali di piloti e assistenti di volo riunite in Fnta: tutti chiedono di vedere concretizzate quanto prima le misure annunciate dal ministro. A breve verrà convocato al Mise un tavolo permanente per affrontare le diverse criticità del settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il «conto» di Alitalia per lo Stato

Gli interventi dello Stato nel capitale. Valori in milioni di euro attualizzati, per gli interventi pre 2017, ai valori 2014

DATA	PRESIDENTE DEL CONSIGLIO	INTERVENTO	IMPORTO
GIU 1975	Moro	Iri sottoscrive aumento di capitale	247,4
OTT 1976	Andreotti	Iri sottoscrive aumento di capitale	340
NOV 1977	Andreotti	Iri sottoscrive aumento di capitale	69
SET 1980	Cossiga	Iri sottoscrive aumento di capitale	102
DIC 1981-SETT 1982	Spadolini	Iri sottoscrive aumento di capitale	185
OTT 1983	Craxi	Iri sottoscrive aumento di capitale	107
APR 1985	Craxi	Iri sottoscrive aumento di capitale	177
MAG 1988	De Mita	Iri sottoscrive aumento di capitale	194
FEB 1990	Andreotti	Iri sottoscrive aumento di capitale	464
1996-97	Prodi	Iri sottoscrive aumento di capitale	1.459
2001-02	Berlusconi	Mef sottoscrive aumento di capitale	471
LUG 2002	Berlusconi	Mef sottoscrive aumento di capitale	557
DIC 2004	Berlusconi	Garanzia statale su prestito	9,5
2005	Berlusconi	Aumento capitale Fintecna per Alitalia Servizi	145
NOV 2005	Berlusconi	Mef sottoscrive aumento di capitale	560
2007	Prodi	Aumento capitale Fintecna per Alitalia Servizi	49
APR 2008	Prodi	Prestito ponte	332
DIC 2013	Letta	Ingresso di Poste Italiane nel capitale	75
DIC 2014	Renzi	Poste Italiane compra obbligazioni convertibili	75
2017	Gentiloni	Prestito ponte in due tranches	900
<b>TOTALE</b>			<b>6.517,9</b>

Nota: non sono compresi in questo elenco i costi pubblici legati alla messa in amministrazione straordinaria di Alitalia nell'agosto 2008, operazione fatta dal governo Berlusconi  
Fonte: elaborazioni del Sole 24 Ore e ricerca dell'area studi Mediobanca marzo 2015



**IL FRONTE EUROPEO****LA COMMISSIONE****Bruxelles resta prudente:  
«In corso l'indagine  
sul prestito ponte»****La Commissione si interroga sulla durata del prestito (ben oltre i sei mesi) e anche sull'ammontare****La conversione in azioni andrà anch'essa valutata sulla base delle regole sugli aiuti di Stato****Beda Romano***Dal nostro corrispondente*

BRUXELLES

La Commissione europea ha reagito ieri con prudenza alle notizie provenienti da Roma sul futuro di Alitalia e in particolare sull'idea di impegnare nuovamente la mano pubblica nel capitale della compagnia aerea in grave crisi finanziaria. «Siamo in contatto con il governo italiano», si è limitato a dire qui a Bruxelles il portavoce dell'esecutivo comunitario Alexander Winterstein, lasciando intendere che senza una proposta precisa da parte italiana qualsiasi commento è prematuro.

La vicenda è complicata e necessita di un breve riepilogo. Nel 2017, il governo Gentiloni concesse ad Alitalia due prestiti per un totale di 900 milioni di euro, notificando l'apertura della linea di credito alla Commissione europea nel gennaio del 2018. Successivamente, l'esecutivo comunitario ha aperto una formale indagine per capire se il prestito pubblico è da considerare o meno aiuto di Stato (si veda Il Sole 24 Ore del 24 aprile scorso).

«L'indagine è ancora in corso», ha detto ieri il portavoce Winterstein. Il prestito non è da ritenere aiuto di Stato se è effettuato a condizioni di mercato. Oltre ad avere dubbi su questo fronte, la Commissione si interroga anche sulla durata del prestito (ben oltre i sei mesi) e sull'ammontare del prestito (superiore al minimo

necessario). Nel caso di aiuto di Stato, il prestito potrebbe essere autorizzato se in contemporanea vi fosse una ristrutturazione dell'azienda.

L'idea italiana di trasformare lo stesso prestito in azioni, facendo dello Stato un azionista di Alitalia, scombussola nuovamente le carte. Prima di tutto, è necessario chiarire che le regole comunitarie sono indifferenti alla natura della proprietà, pubblica o privata. Ciò detto, la stessa conversione del prestito in azioni andrà anch'essa valutata sulla base delle regole sugli aiuti di Stato. Anche in questo caso Bruxelles vorrà capire se l'eventuale conversione avverrà a prezzi di mercato o meno.

In teoria, le due questioni – il prestito concesso dal Governo Gentiloni da un lato, la conversione in azioni decisa dal Governo Conte dall'altra – sono due aspetti che marcano in parallelo. C'è chi si chiede se sarebbe possibile per la Commissione europea al tempo stesso bocciare il prestito e autorizzare la conversione, o viceversa. Forse a risolvere l'eventuale contraddizione potrebbe essere la nascita di una nuova società Alitalia che rompa inequivocabilmente i legami con la vecchia azienda.

Nell'intervista di ieri al Sole 24 Ore, il vice premier Luigi Di Maio ha spiegato che l'intenzione del governo è di ricapitalizzare il gruppo con l'arrivo di Ferrovie dello Stato e di possibili nuovi soci privati. Per ora l'esecutivo comunitario non ha ricevuto dal governo italiano alcun piano concreto, ma vi sono contatti tra Roma e Bruxelles.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**DA MORO A GENTILONI 40 ANNI DI RICAPITALIZZAZIONI**

# Per lo Stato un conto da 8,6 miliardi

## Sottraendo Cig e altri oneri il costo complessivo scende a 6,5 miliardi

**Gianni Dragoni**

Dopo la Lai fondata nel 1946 sotto l'Iri, la Cal del 2008 dei Capitani coraggiosi lanciati da Silvio Berlusconi, la Sai decollata nel 2015 con gli arabi di Etihad e sotto l'occhio benevolo di Matteo Renzi e Luca Cordero di Montezemolo, la vecchia Alitalia non ci abbandona. Malgrado i bilanci disastrosi, sta per rinascere per la quarta volta.

Del passato però rimarranno almeno due cose. Il marchio, che conservare una discreta capacità di attrazione all'estero (è stato valutato 145,5 milioni di euro nell'ultimo bilancio pubblicato, il 2015) e la presenza dello Stato.

Lo Stato è uscito dal capitale nel 2008, quando Berlusconi, d'accordo con i sindacati confederali, fece in modo che venisse rigettata l'offerta di Air France-Klm con cui avevano trattato il governo Prodi e Maurizio Prato. Ma lo Stato non ha mai smesso di pagare per far volare Alitalia.

Il prestito ponte di 900 milioni concesso dal governo di Paolo Gentiloni è solo l'ultima di una serie di iniezioni di denaro pubblico. «Non vogliamo mettere altri soldi dei contribuenti», diceva il leader dei Cinque stelle nel governo, Luigi Di Maio, il 7 agosto.

Per ora però le cose non sembrano andare nella direzione indicata dal vicepremier. Perché il salvataggio di Alitalia dovrebbe essere fatto da una società statale al 100% (le Ferrovie: non si conoscono

no casi al mondo di ferrovie azioniste di un'avio-linea) e almeno una parte del «prestito ponte» di 900 milioni sarà convertito in azioni. Dunque, sarà impiegato denaro che proviene dai contribuenti.

Quanti soldi ha messo finora lo Stato dentro Alitalia? Punto di partenza per questo calcolo è uno studio dell'Area studi di Mediobanca. Quello studio, anticipato dal Sole 24 Ore il 23 maggio 2015, aveva calcolato in 7,4 miliardi i costi diretti, per lo Stato e la collettività, originati dalla gestione Alitalia in quarant'anni, dal 1974 al 2014. Una somma calcolata in valori monetari aggiornati al 2014, quindi rivalutando i versamenti degli anni precedenti. Quel costo teneva conto di interventi nel capitale e altri finanziamenti pubblici, depurati dagli incassi ottenuti dall'Iri e dallo Stato (dividendi, imposte, vendita di azioni): questo dava un saldo negativo di 3.322 milioni nel periodo 1974-2007. Poi c'erano i costi conseguenti all'operazione fatta da Berlusconi nel 2008 con il commissariamento di Alitalia: tra prestito ponte (300 milioni dell'epoca) mai restituito, rimborsi di bond, cigs e integrazione al reddito per i dipendenti per 7 anni con l'80% dello stipendio effettivo, stima del passivo patrimoniale dell'amministrazione straordinaria, interventi di Poste per 75 milioni a fine 2013, Mediobanca ha calcolato un onere ulteriore di 4.100 milioni. Il totale era di 7 miliardi e 422 milioni.

Se rivalutiamo quella cifra a oggi è salita a 7 miliardi e 620 milioni. Dovremmo aggiungere l'ulteriore versamento di 75 milioni di Poste Italiane a fine 2014 (per l'operazione Etihad) e i 900 milioni "prestati"

dal governo Gentiloni. Arriviamo così a un costo totale ad oggi di 8 miliardi e 595 milioni (equivalente a 143 euro per ogni italiano, compresi i neonati).

Se calcoliamo solo le ricapitalizzazioni e i finanziamenti non rimborsati fatti da Iri e Mef, dal 1974 a oggi lo Stato ha iniettato in Alitalia 6 miliardi e 517 milioni. L'elenco è nella tabella sopra questo articolo. Scomponendoli secondo i governi sotto i quali sono avvenuti si ottiene la seguente classifica. Abbiamo diviso a metà tra Prodi e Berlusconi l'onere del prestito di 300 milioni (pari a 332 milioni del 2014) fatto nell'aprile 2008, deliberato dal governo Prodi ma d'intesa con Berlusconi e Giulio Tremonti, che stavano per subentrare al governo. Con questo criterio il governo che ha versato più soldi ad Alitalia è Berlusconi, in totale un miliardo e 908 milioni. Prodi è il secondo, un miliardo e 674 milioni. Terzo Gentiloni con 900 milioni. Al quarto posto i governi di Giulio Andreotti (873 milioni), quinto Bettino Craxi (284 milioni), poi Aldo Moro, con un intervento di soli 46,6 milioni di lire fatto dall'Iri nel 1975. Una somma che rivalutata vale 247 milioni di euro. Undici governi hanno iniettato soldi in Alitalia. All'ultimo posto Enrico Letta e Renzi, 75 milioni ciascuno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PRESENTATA UNA MANIFESTAZIONE DI INTERESSE UFFICIALE****Fs si fa avanti per Alitalia**

Le Ferrovie italiane hanno annunciato venerdì 12 di avere «presentato una manifestazione di interesse per Alitalia. Tale manifestazione, necessaria per analizzare al meglio il dossier relativo all'azienda, non è in questa fase vincolante». Una mossa di natura evidentemente politica, visto che dal punto di vista industriale la società di trasporto deve ancora fagocitare l'incorporazione di Anas, operazione definita dalla precedente gestione su input del governo Renzi, che invece l'attuale esecutivo vuole smontare. Il progetto del governo, impostato in prima battuta dal vicepremier Di Maio, vedrebbe anche il Mef entrare in scena per salvare la compagnia di bandiera. Ma il titolare del dicastero delle Finanze, Giovanni Tria, ha preso le distanze dalle parole del collega della maggioranza. «Penso che delle cose che fa il Tesoro ne debba parlare il ministro dell'Economia e io non ne ho parlato», ha tagliato corto.



# Alitalia di Stato: entra Ferrovie

Di Maio vuole il rilancio della compagnia: se Tria è contrario lasci.

Le scelte del governo

## Alitalia con Ferrovie, Tesoro, Cdp e la compagnia torna allo Stato

Tria: decide il Mef. Di Maio: nasce il più grande gruppo gomma-ferro-aria. Da Fs lettera d'interesse

ROSARIA AMATO, ROMA

Un partner internazionale, la Cassa depositi e prestiti, le Ferrovie dello Stato e una quota del 15 per cento del ministero dell'Economia: il vicepremier Luigi Di Maio delinea la nuova Alitalia, una newco con una dotazione iniziale di almeno due miliardi. «Non è un'opera di salvataggio, ma il grande rilancio di una compagnia che ci deve permettere di andare a prendere i turisti nel mondo. Da oggi potrebbe nascere il primo gruppo al mondo di trasporto integrato gomma-ferro-aria», rivendica.

Ma nel governo scoppia il conflitto di competenza. Da Bali, dove si trova per partecipare all'incontro annuale del Fmi, il titolare del Mef Giovanni Tria frena e rivendica autonomia sul dossier Alitalia: «Io penso che delle cose che fa il Tesoro debba parlarne il ministro dell'Economia. Io non ne ho parlato». Lo scontro non finisce qui perché poco dopo il sottosegretario ai Trasporti Armando Siri richiama Tria all'ordine: «Noi stiamo facendo ciò che è scritto nel contratto di governo e sarebbe bene che tutti noi lo mettessimo sulla scrivania come memo, così eviteremo di rimanere stupiti di cose ben indicate e all'ordine del giorno». «Con Tria penso non ci saranno problemi, - conclude - ci siederemo tutti al tavolo per collaborare fattivamente per l'obiettivo del contratto di governo».

Intanto arriva la prima conferma al progetto tracciato da Di Maio: le Fs, che pure dipendono dal Tesoro, comunicano ufficialmente «una manifestazione d'interesse» non vincolante verso il dossier Alitalia (in questo modo potranno vedere anche i conti). Il loro ruolo, spiega Di Maio, potrebbe essere giocato anche nell'ottica di un bi-

glietto intermodale treno aereo. Mentre la Cdp avrebbe un ruolo «nel finanziamento dell'operazione di acquisto o leasing di nuovi aerei». La quota pubblica sarebbe costituita dalla conversione in equity del prestito ponte da 900 milioni concesso ad Alitalia nel 2017. Per completare l'operazione manca però un partner industriale internazionale. Di Maio ha parlato di soggetti che hanno dato la disponibilità. Nei giorni scorsi erano trapelati i nomi di Delta e China Eastern.

Il progetto piace anche ai sindacati, considerate le assicurazioni di Di Maio sulla salvaguardia dell'occupazione: la segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan, non si scandalizza per la partecipazione pubblica «attraverso Cassa depositi e prestiti o ancora meglio attraverso aziende di proprietà pubblica». Però bisogna far presto, ricorda la leader della Cgil Susanna Camusso, «bisogna che siano giorni e ore e non settimane per definire la lettera vincolante».

«Nessuna svendita o spezzatino, ma un serio piano di rilancio», dice il vicepremier Matteo Salvini. Ma la conversione in equity del prestito potrebbe essere bloccata da Bruxelles: il rischio è che l'Ue qualifichi il mancato rimborso come aiuto di Stato. «Gli interventi pubblici devono rispettare le regole degli aiuti di Stato», ricorda un portavoce della Commissione, precisando che «l'indagine è in corso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I numeri

#### Ancora imprecisata l'entità dei capitali pubblici

15%

Luigi Di Maio ha precisato che la quota del Mef in

Alitalia sarà tra il 15 e il 20%.

Inizialmente si era parlato del 51%

900 MLN

La chiave dell'operazione è il prestito ponte

da 900 milioni che viene inglobato nel capitale sociale, e non restituito



# Un matrimonio con pochi vantaggi e molti rischi

**ETTORE LIVINI, MILANO**

**I**l governo gialloverde sfida i confini (e la logica) dei cieli lanciando – primo e unico esperimento del genere al mondo – le nozze societarie tra treni e aerei. Varando con l'ingresso di Fs in Alitalia un'operazione a carico di contribuenti e pendolari che rischia di mettere nei guai le ferrovie tricolori senza risolvere i problemi della compagnia di bandiera.

L'asse tra ali e rotaie, intendiamoci, non è un'eresia. Anzi. Nell'era della intermodalità molti vettori hanno raggiunto accordi con gli operatori su rotaia nei singoli paesi per lanciare offerte uniche. Quelle cioè in cui comprando il biglietto dell'aereo si acquista in un'unica transazione anche quello del treno fino alla destinazione finale. Consentendoti magari di fare check-in in stazione. L'ha fatto Lufthansa con Deutsche Bahn, Air France con SnCF, la Tap con Pendular e Intercyclades, la Swiss con le Ffs. In Italia, senza troppe fanfare, lo fa già la Emirates che offre i servizi congiunti con Trenitalia. Si tratta però di intese commerciali. Come quelle che gli aeroporti fanno con le compagnie di autonoleggio e quelle di bus, senza che nessuno si sia mai sognato di consolidare questi servizi con un accordo azionario. Una forzatura – dice scherzando

Andrea Giuricin, professore all'Università Bicocca – «che non sta né in cielo né in terra, perché tra treni e aerei non ci sono sinergie salvo forse qualche aspetto amministrativo».

Le nozze tra Fs e Alitalia nel nome «dell'intermodalità», come ha detto il vicepremier Luigi Di Maio, hanno oltretutto in sé qualcosa di paradossale: l'Italia è l'unico paese – non certo per colpa dell'attuale governo – che ha costruito l'alta velocità senza prevedere collegamenti agli aeroporti. Un buco nella rete che annacqua di molto tutti i possibili vantaggi di un accordo anche solo commerciale.

L'idea di affogare i guai di Alitalia nel mare magnum dei conti delle Fs (partecipate al 100% dal Tesoro e beneficiarie ogni anno di oltre 3 miliardi di euro di soldi pubblici) porta con sé un altro rischio: «Quello di salvare l'aerolinea con i soldi dei pendolari», come dice Giuricin.

Fs, tanto per iniziare, dovrà mettere soldi contanti per entrare nel capitale della compagnia. E secondo il tam-tam di settore potrebbe essere «convinta» (oborto collo) ad assorbire un migliaio di dipendenti in esubero del vettore.

Poi dovrà farsi carico della quota parte di perdite dell'aerolinea (che ad oggi brucia oltre un milione al giorno) e dei fondi – si dice circa tre miliardi – necessari

per rinnovare la flotta e rilanciare i servizi a lungo raggio, magari con l'aiuto (sempre pubblico) di Cassa depositi e prestiti. Un tesoretto che rischia di sfilare risorse dagli investimenti su treni e rete. Non solo. Il rischio (se le Ferrovie avranno la maggioranza di Alitalia) è quello di dovere consolidare il debito facendo scivolare il rating del gruppo e rendendo molto più oneroso il piano da 6 miliardi di spesa per sostituire tutti i treni pendolari – ne sono stati già ordinati 450 e le consegne inizieranno a maggio – con più di dieci anni d'età. Fino a qualche mese fa in effetti le Ferrovie sono riuscite a collocare bond sul mercato a prezzi decisamente molto vantaggiosi. L'ultima obbligazione aveva un margine di 87 punti base, più favorevole di quello di Cdp, per dare un'idea, termometro dell'affidabilità della società. Le prossime emissioni rischiano di includere nel prezzo un rischio-Alitalia che alzerà di moltissimo il costo. Cui, visto i chiari di luna sullo spread, va aggiunto anche il rischio-paese. I margini di manovra di Fs sul fronte della liquidità non sono del resto molti. Il gruppo ha sette miliardi di debiti, la leva finanziaria è già molto tirata. E se si sposta in cielo il tesoretto che era destinato a locomotori e vagoni, il rischio che la coperta sia alla fine troppo corta è altissimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il commento

QUANTO CI COSTA  
IL DECOLLO  
DELL'AUTARCHIA

Roberto Mania

Il piano del governo per Alitalia

QUANTO COSTA  
L'AUTARCHIA

“

L'obiettivo esclusivo è conquistare il consenso, abbattere le logiche di mercato, coltivare l'isolazionismo

”

Roberto Mania

**E** ora torna anche lo Stato padrone, lottizzatore e anti mercato. Insomma nella sua versione peggiore: lo Stato occupante. Perché è difficile non vedere tutti questi difetti concentrati nell'operazione Ferrovie-Alitalia, voluta fortemente dai due azionisti del governo, Luigi Di Maio e Matteo Salvini. I quali, sempre più, si muovono come gli azionisti di riferimento anche delle grandi aziende rimaste private nella gestione e piegate al pubblico nella direzione. A conferma di questo, solo qualche giorno fa – fatto senza precedenti – gli amministratori delegati delle nostre conglomerate, da Eni a Enel, da Poste a Leonardo, sono stati convocati a palazzo Chigi per illustrare i propri piani di investimenti e i propri programmi di rinnovamento della forza lavoro. Seguendo le indicazioni del governo, tra le quali quella surreale di una nuova assunzione per ogni pensionamento anticipato. Nel silenzio assordante dell'associazione dei capitalisti italiani, cioè la Confindustria, a cui quelle aziende aderiscono. Primi passi di quel che si prospetta come un preoccupante (per le nostre tasche) Gosplan tinto di gialloverde. Un modello scomposto di economia dirigista, tendenzialmente autarchica, che non c'era stato nemmeno ai tempi delle vituperate partecipazioni statali, le quali – va riconosciuto – prima di essere travolte da Tangentopoli furono capaci di concorrere a produrre, almeno in una prima fase, una classe manageriale di indubbio valore. L'obiettivo esclusivo nel nuovo secolo, e nel breve periodo, è occupare e conquistare il consenso, abbattere le logiche di mercato, coltivare orgogliosamente l'isolazionismo politico ed economico. Peccato che non siamo l'America di Donald Trump.

Così il duo sovranista ha deciso che le Ferrovie – che sanno far viaggiare i treni lungo i binari in condizioni di semi monopolio, ma non sanno far volare gli aerei nei cieli affollati del globo intero – dovranno do-

nare risorse per salvare la fallita Alitalia. Un matrimonio contro natura, un matrimonio di interesse, politico. Con i nostri soldi che versiamo come contribuenti quando paghiamo le tasse, e pure come consumatori quando compriamo un biglietto del treno. Risorse pubbliche come pubblici sono stati i 7,4 miliardi bruciati negli anni passati dalla compagnia di bandiera. Non sono bastati per portare in attivo i bilanci della società. Gli errori – e gli orrori – si sono ripetuti nella prima e nella seconda Repubblica. Fallimentare, dopo il clamoroso insuccesso della cordata berlusconiana dei capitani coraggiosi all'insegna dell'italianità, è stata anche la gestione degli arabi di Etihad. Alitalia, rimpicciolita e invecchiata, è diventata marginale nel mercato globale dei collegamenti aerei. Il mondo si è allargato, l'Alitalia si è ristretta: insufficienti voli intercontinentali, debole a fronteggiare l'aggressiva concorrenza delle compagnie low cost nel corto e nel medio raggio, fragile di fronte alla competitività dell'alta velocità ferroviaria. Ogni giorno l'Alitalia perde oltre 1,5 milioni di euro e, non a caso, nessuna delle grandi compagnie mondiali ha pensato realisticamente di comprarla. Sopravvive grazie all'ennesimo prestito ponte che mai restituirà e che Bruxelles considera, appunto, non diverso da un aiuto di Stato.

Ma è proprio lo Stato il perno intorno al quale ruota la concezione economica dei nostri populistici. Non lo Stato innovatore che investe risorse nella trasformazione produttiva che, da una parte, promuove, con gli incentivi fiscali, la crescita dimensionale delle imprese che hanno perso posizioni durante la lunga recessione e, dall'altra, scommette sulla riqualificazione di un capitale umano che continua ad arrancare di fronte a un mutamento tecnologico inarrestabile. No. È uno Stato riparatore, quel che si intravede. Che ripara i danni del mercato ma non regolando meglio o controllando meglio gli operatori privati o pubblici che siano, bensì risarcendo i presunti danneggiati come l'Alitalia. Che però, banalmente, non sta sul mercato. Lo Stato padrone con il futuro dietro le spalle.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le scelte Rilievi sulla manovra da Fmi, Bce e Juncker che accusa: l'Italia non mantiene la parola

# Alitalia pubblica, è scontro

Annuncio di Di Maio, Tria frena: dovrei parlarne io. Ferrovie: interessati

Scontro sul rilancio di Alitalia. Di Maio annuncia l'aiuto pubblico, Tria precisa: dovrei parlarne io. Manovra, Juncker: l'Italia non mantiene la parola. da pagina 2 a pagina 11

## Di Maio-Tria, rottura su Alitalia

Il capo M5S: newco con Tesoro e Fs (che presentano una proposta) Ma il ministro lo gela: di questo ministero parlo io e non l'ho fatto

**ROMA** Lo schema per il salvataggio pubblico di Alitalia è annunciato dal vicepremier Luigi Di Maio e si tramuta in un nuovo scontro con il ministro dell'Economia, Giovanni Tria.

Il piano è un ritorno dello Stato nella ex compagnia di bandiera, nel frattempo, privatizzata, quotata in borsa, affidata a imprenditori italiani (i cosiddetti capitani coraggiosi), poi consegnata a Etihad e, infine, commissariata. Oltre due decenni di affanni, perdite a bocca di barile e ricapitalizzazioni per mano dei contribuenti. Il progetto per salvare Alitalia questa volta transita per la costituzione di una newco con Ferrovie dello Stato, con Cassa depositi e prestiti e un ruolo diretto del ministero dell'Economia. Quest'ultimo con una quota di circa il 15%, attraverso la conversione

in equity di parte del prestito ponte statale da 900 milioni.

Il piano necessita anche di un'altra compagnia aerea disposta a investire. L'impegno finanziario complessivo per le casse pubbliche oscilla però intorno ai 2 miliardi di euro, come spiegato ieri da Di Maio: «Noi ragioniamo oltre la linea di galleggiamento, non per salvare ma per rilanciare Alitalia. È chiaro che quando dico oltre la linea di galleggiamento, stiamo parlando almeno di quelle cifre». In giornata il vicepremier incontra i sindacati e li rassicura, specificando che i circa 12 mila dipendenti non verranno toccati. Sul fronte del partner strategico si limita a dire «abbiamo ricevuto tantissime disponibilità», consapevole che i tempi sono serrati, il 31 ottobre scade il termine per le offerte (ieri Fs ha depo-

sitato la sua proposta). Al vicepremier, del resto, non sfuggono gli innumerevoli fronti sul dossier Alitalia.

Da Palazzo Chigi arriva la rassicurazione preventiva che il governo è compatto e condiziona la strategia annunciata, con tanto di dichiarazioni di Salvini, Conte e di altri ministri. Ma a colpire sono le parole del ministro dell'Economia Tria, che commenta lapidario: «Penso che delle cose che fa il Tesoro debba parlarne il ministro dell'Economia. Io non ne ho parlato». A osservare le mosse di Di Maio per spingere il Tesoro a entrare in Alitalia non è solo Tria. Da Bruxelles un portavoce della Ue ricorda che «gli interventi pubblici nelle imprese devono rispettare le regole sugli aiuti di Stato».

**Andrea Ducci**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La crisi

● Nell'aprile 2017 i dipendenti Alitalia hanno respinto i tagli di costi e personale proposti dai principali azionisti, il consorzio Cai e

Etihad. I due gruppi di controllo sono stati indisponibili a fornire nuovi finanziamenti e Alitalia è stata posta in amministrazione straordinaria il 2 maggio 2017

● Il governo italiano ha concesso ad Alitalia un prestito ponte di 900 milioni di euro per mantenere la continuità operativa in attesa che i commissari straordinari portino a termine la cessione della compagnia aerea

● La Commissione Ue ha aperto un'indagine per valutare se il prestito ponte, con scadenza 15 dicembre 2018, costituisca un aiuto di Stato



# L'azienda di Stato

## Le super Ferrovie gialloverdi

### I dubbi tra i manager: da noi treni, non ambulanze

**ROMA** Nel palazzone romano di piazza della Croce Rossa, dove hanno sede le Ferrovie dello Stato, verso sera circolava una battuta riferita al soccorso offerto a Alitalia: «Avesero scambiato il nostro indirizzo per una vocazione? Qui facciamo circolare treni non ambulanze».

Sarà. Ma il corpaccione dell'azienda che conta oltre 81 mila dipendenti e mette sulla rete più di 10 mila treni al giorno, nel giro di un anno è riuscito a fagocitare l'Anas (che adesso però il M5S vuole venga riscorporata), ha presentato un'offerta per rilevare la decotta Industria Italiana Autobus di Avellino, con soddisfazione del vicepremier Luigi Di Maio, e ieri ne ha presentata un'altra, non vincolante, per la commissariata Alitalia, anche questa chiosata con grande evidenza dal ministro dello Sviluppo economico. Che a questo punto ieri ha potuto definire le Fs «il primo gruppo al mondo di trasporto integrato gomma-ferro-aria».

Due delle tre operazioni portano la firma dell'amministratore delegato Gianfranco Battisti, catapultato, da meno di tre mesi, alla guida del gruppo da un blitz del governo gialloverde che ha spazzato via i vertici «renziani» incautamente confermati dall'ex premier Paolo Gentiloni. Battisti, del resto, aveva già lavorato insieme all'ex ad Mauro Moretti, all'integrazione Fs-Alitalia. Un progetto che

prevedeva, come l'attuale, il «biglietto unico» e l'arrivo dell'Alta Velocità negli aeroporti, ma che era stato accantonato per la sovrapposizione dei due business che lo rendeva poco conveniente.

Impossibile che Battisti non lo ricordi. Eppure il manager ha rispolverato quel piano in tutte le interviste e non ha battuto ciglio, almeno in pubblico, nemmeno quando il prezzo del contributo di Fs all'ennesimo salvataggio di Alitalia si è trasformato in un ingresso nel capitale, a fianco del Tesoro. Intorno a lui però, la prima linea dei manager che non è stata rimossa dopo l'uscita di Mazzoncini, rumoreggia. Una cosa è provare a acquistare una piccola azienda che produce autobus, sapendo che nel gruppo c'è Bussitalia che opera in quel settore dei trasporti, in crescita. Un'altra è entrare nel business del trasporto aereo, in un'azienda che finora ha solo bruciato soldi pubblici.

In Ferrovie se ne è lungamente discusso. Fino a ieri, quando Di Maio, anticipando la notizia dell'ingresso dello Stato nel capitale di Alitalia, ha provocato la reazione stizzita del ministro dell'Economia, Giovanni Tria. Nel braccio di ferro tra i due è finita Fs. Che, rendendo pubblica la propria manifestazione d'interesse, ha plasticamente dimostrato in che sede si prendano le decisioni su Alitalia.

**Antonella Baccaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● *La parola*

#### AIUTI DI STATO

Sono tutti i finanziamenti concessi direttamente dallo Stato o dalle imprese pubbliche. Sono disciplinati dal Trattato sul funzionamento dell'Ue





# Alitalia, manifestazione d'interesse delle Fs Lite Di Maio-Tria sull'ingresso dello Stato

Il piano del governo: incassare soldi e interessi del prestito da 900 milioni e reinvestirli nella compagnia aerea

ROMA

Una nuova Alitalia partecipata dalle Ferrovie dello Stato che hanno inviato una manifestazione di interesse, dal ministero dell'Economia e da un partner industriale del settore ancora da individuare, il tutto con il supporto della Cassa di depositi e prestiti che potrebbe finanziare l'acquisto o il leasing degli aerei. Quella del ministro dello Sviluppo Luigi Di Maio per ora è una dichiarazione di intenti. E nulla di più. Tanto che il progetto descritto dal vicepremier davanti ai sindacati - il terzo piano nel giro di dieci anni per tentare un mai riuscito rilancio - ha trovato subito l'opposizione del titolare del Tesoro, Giovanni Tria.

«Io penso che delle cose che fa il Tesoro debba parlarne il ministro dell'Economia. Io non ne ho parlato», dice secco il ministro smentendo fonti di palazzo Chigi che avevano fatto intendere pochi minuti prima che sul dossier il governo «è compatto». Anche su questa partita infatti ci sono posizioni differenti. Di Maio però insiste, sottolineando che il piano è sostenuto dal premier Giuseppe Conte e dai due partiti di maggioranza: «Su Alitalia l'esecutivo ha le idee chiare e il piano di rilancio della compagnia di bandiera è contenuto nel contratto di governo. Tradire il contratto vorrebbe dire

tradire i cittadini e noi questo non lo faremo mai».

Di Maio ha parlato in mattinata davanti alle sigle, confermando di fatto le indiscrezioni finora uscite e prendendo un impegno chiaro sull'occupazione. «Mi impegnerò perché l'occupazione abbia la tutela più ampia», ha detto. Si tenterà dunque di limitare il numero di esuberanti, ma difficile immaginare che il perimetro aziendale resti intatto. Di certo il ministro intende replicare quello che chiama «modello Ilva», cioè incontri periodici con i sindacati e un referendum finale per chiudere un eventuale accordo.

## Lo schema del governo

Per Di Maio, che ha sottratto il dossier al collega dei Trasporti Danilo Toninelli, lo schema è apparentemente semplice. Ieri le Ferrovie hanno inviato una manifestazione di interesse non vincolante ad Alitalia, grazie alla quale l'azienda dei trasporti potrà ora accedere a tutti i dati del vettore. A questo punto i tre commissari della compagnia - Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari - tratteranno con le Ferrovie, che dovrebbero costituire una «newco», una nuova azienda, dove nelle intenzioni del leader dei Cinque Stelle (e non in quelle di Tria) parteciperà con una quota intorno al 15% anche il

ministero dell'Economia, che dovrebbe così convertire in azioni una parte del prestito ponte da 900 milioni: l'investimento sarà sotto il faro della Commissione Ue che prosegue la sua inchiesta per aiuti di Stato. C'è inoltre la volontà di coinvolgere nella partita - oltre ad altre aziende pubbliche quotate - un partner industriale del settore (o anche due), con una quota al massimo del 49%, così da mantenere il totale controllo della compagnia in capo allo Stato, tra Fs e Mef. L'idea di nazionalizzazione dunque resta. In tutto secondo il governo Lega-Cinque Stelle servono almeno due miliardi di investimenti.

## Il ruolo della «bad company»

Il prestito comunque va restituito entro la metà di dicembre. La terna di commissari ha per ora a disposizione una liquidità di 700 milioni, a cui andrà aggiunto il prezzo di vendita della parte buona della compagnia (la «good company»): in questo modo i 900 milioni più interessi torneranno nelle mani dello Stato, che potrebbe appunto reinvestirne una parte nella nuova Alitalia. La «bad company» invece, cioè gli asset di poco valore e i debiti (ed eventuali esuberanti), resteranno nella gestione commissariale, che avrà il compito di liquidare. N.I.L. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



GIOVANNI TRIA  
MINISTRO  
DELL'ECONOMIA



Di quello che fa il Tesoro deve parlare il ministro. E io non ne ho parlato



LUIGI DI MAIO  
VICEPREMIER E MINISTRO  
DELLO SVILUPPO



È nel contratto di governo. Tradire il contratto vorrebbe dire tradire i cittadini



# Alitalia di Stato, lite nel governo

► Di Maio: «Il Tesoro nel capitale con il 15% e anche Fs dentro». La società dei treni conferma  
Ma Tria frena il vicepremier: tensione nella maggioranza, torna l'ipotesi del rimpasto

ROMA La proposta del vicepremier Di Maio - una Alitalia di Stato in una newco con Fs - non incontra il favore di tutti nel governo. Il ministro dell'Economia Tria gela il leader di M5S: «Operazione sbagliata. Delle co-

se che riguardano l'economia dovrei parlare io e non l'ho fatto». Il piano prevede che parte del prestito ponte erogato dallo Stato venga trasformato in azioni e acquisito dal Mef (al 15%). Intanto c'è il ritorno all'utile della compagnia.

Gentili e Mancini  
alle pag. 2 e 3

# Alitalia di Stato, Tria gela Di Maio «Interesse» di Fs

► Il vicepremier: parte del prestito ponte trasformato in azioni e acquisito dal Mef ► Il ministro: «Delle cose dell'Economia dovrei parlare io». Faro Ue sull'operazione

**LA CDP DOVREBBE COMPRARE I NUOVI AEREI MA NON È CHIARO DOVE PRENDERE I DUE MILIARDI IL CASO**

ROMA «Potrebbe nascere il primo gruppo al mondo di trasporto integrato gomma-ferro-aria». Alla fine di una lunga giornata, aperta con un incontro con i sindacati, il vicepremier, Luigi Di Maio, riassume la strategia di salvataggio messa a punto per Alitalia. Il governo punta su una newco con Fs, un partner strategico, la partecipazione di Cdp (per acquistare nuovi aerei) e la mano del ministro dell'Economia con una quota del 15%. O forse del 20%, come ha spiegato il sottosegretario all'Economia, Armando Siri. Ma comunque non il 51% di cui si era parlato finora. Il quadro è apparso ancora più chiaro in serata, quando Fs è

uscita ufficialmente allo scoperto presentando una manifestazione di interesse per Alitalia. Un passaggio «necessario per analizzare il dossier relativo all'azienda e che in questa fase non è vincolante» ha precisato Ferrovie che ha dovuto muoversi ieri prima della scadenza del 30 ottobre. Nello schema reso noto da Di Maio suscitando l'irritazione di Giovanni Tria («Penso che delle cose che fa il Tesoro debba parlarne il ministro dell'Economia e io non ne ho parlato» ha detto il titolare del dicastero), la newco avrà una dotazione di almeno due miliardi per consentire al vettore «di tornare competitivo» e di avere nuovo slancio emergendo «dalla linea di galleggiamento». Difficile comunque capire dove arriveranno i soldi viste le difficoltà a varare il Def. Del resto anche alla Cdp, almeno per ora, non è arrivato nessun input.

## LO SCHEMA

Il ministero dell'Economia, ha detto Di Maio, senza aver avvertito Tria - convertirà in equity parte

del prestito con cui coprirà la quota del 15% di partecipazione nella Newco. Ma la prima scadenza è fissata per il 31 ottobre, data entro la quale deve arrivare un'offerta vincolante e l'obiettivo del governo è rispettare questi tempi. Nessuna proroga è prevista, ha aggiunto il vicepremier, per il prestito ponte da 900 milioni, su cui pende una indagine della Ue, concesso dal precedente governo e che dovrebbe essere restituito da Alitalia entro il prossimo 10 dicembre. Sul tavolo, ha detto ancora Di Maio, sono giunte «tantissime disponibilità da parte di partner industriali internazionali che



il governo sta valutando e, tra gli interessati, si sta valutando la disponibilità anche da compagnie comunitarie». In campo sia Lufthansa che EasyJet, ma anche le compagnie americane, Delta in testa, sarebbero tornate all'assalto.

Durante l'incontro con i sindacati, il governo ha manifestato la volontà di trattare la vicenda Alitalia sul modello Ilva, svolgendo un ruolo da mediatore e salvaguardando i lavoratori da possibili esuberi. E, se dovesse nascere una bad company, questa - ha assicurato Di Maio - non riguarderà

i lavoratori. «Voglio dirlo chiaramente: non ci saranno esuberi - ha garantito il ministro del Lavoro - perché l'obiettivo è salvaguardare i livelli occupazionali e rilanciare l'azienda per ambire a nuove assunzioni».

Una presa di posizione molto apprezzata dai sindacati che si sono detti soddisfatti dalle rassicurazioni ma che hanno posto l'accento sulla necessità di chiudere la vicenda in tempi brevi.

«Serve un partner internazionale forte» - ha aggiunto Annamaria Furlan della Cisl, mentre il se-

gretario confederale della Cisl, Andrea Cuccello, si aspetta tempi rapidi. Su Alitalia «la volontà da parte del governo è quella di fare sistema e su questo c'è il massimo impegno», ha detto il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, che vede per l'offerta del turismo in Italia un «ruolo strategico» proprio del vettore. «Nessuna svendita, nessuno spezzatino, ma un serio piano di rilancio» assicura anche il vicepremier, Matteo Salvini.

**Michele Di Branco**  
**Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il conto

Quanto è costata Alitalia alle casse dello Stato

### 1974-2007 Gestione in bonis

Periodo	Gestione	milloni di euro
1974-1995	gestione Iri	591
1996-2005	gestione Iri-Tesoro	2.729
		<b>3.320</b>

### 2008-2016 In amministrazione controllata

2008	prestito ponte	300
2009	ritiro obbligazioni	612,9
	riplano passivo amministrazione straordinaria	1.200
fino al 2015	Cigs a zero ore per una media di 4.000 persone	660
	Fondo speciale trasporto aereo (Cigs Integrativa)	1.200
2014	Investimento di Poste Italiane	75
		<b>4.048</b>

### 2017 Nuovo fallimento

prestiti di maggio e ottobre	<b>900</b>
------------------------------	------------

8,2  
miliardi  
di euro

circa  
185  
milioni l'anno



Fonte: calcolo Mediobanca aggiornato a maggio 2018

# Ritorno all'utile e 770 milioni in cassa la missione compiuta dei commissari

**GUBITOSI: SERVE  
LO SVILUPPO  
NEL LUNGO RAGGIO  
E L'AMPLIAMENTO  
DELLA FLOTTA  
PER COMPETERE  
LE CIFRE**

ROMA Allacciate le cinture, ci prepariamo all'atterraggio. Solo pochi giorni fa, parlando in Parlamento, Luigi Gubitosi, commissario straordinario di Alitalia, aveva fatto il punto, ricordando al governo che la missione di salvataggio era ormai vicina alla conclusione. A fine mese scade infatti il termine per la presentazione delle offerte vincolanti e quindi per la scelta di uno o più partner per la compagnia tricolore. Decisione che spetterà al governo ma sulla base offerte raccolte dai commissari.

Un missione che, pur tra mille difficoltà, ha riportato Alitalia nel corso del trimestre estivo ad un piccolo utile. Circa due milioni, un dato simbolico ma comunque indicativo di un netto cambiamento di rotta. «Ma adesso serve - aveva ricordato Gubitosi, evitando accuratamente di commentare l'arrivo di Fs - un cambiamento di passo, con l'impostazione di una strategia a lungo termine (aumento della flotta, sviluppo nel lungo raggio, incremento delle rotte)». Strategia che i commissari, pur avendo ben chiaro il mercato da affrontare, non hanno potuto adottare proprio perché vincolati dai paletti dell'amministrazione straordinaria, tutta focalizzata a ad evitare guai peggiori dopo la gestione degli arabi di Etihad.

**LE MOSSE**

Del resto, in attesa del socio industriale estero, Lufthansa o una compagnia americana, i commissari hanno badato soprattutto ad ottenere riduzioni dei costi e miglioramento dei ricavi «nonostante il prezzo del petrolio sia salito considerevol-

mente». Per mantenere alta l'offerta è evidente che bisogna acquistare nuovi aeroplani, per aumentare il fatturato, cresciuto del 7,1% a 835 milioni ne trimestrale. Sulla stessa linea anche Stefano Paleari, che ha ricordato come al 2 maggio 2017, primo giorno di amministrazione straordinaria Alitalia aveva 83 milioni in cassa contro 3 miliardi di fatturato annuo. Poteva cioè sopravvivere solo qualche giorno. Poi, come noto, è partita la cura: dal taglio dei costi per gli aerei in affitto a quello per il carburante, al catering, fino alla ridefinizione di tutta la prima linea manageriale. La sforbiciata è stata impressionante. Nel periodo di amministrazione straordinaria sono stati ridotti del 12% nel 2017 e del 23% nel 2018 i costi di leasing. Così per quest'anno il costo dei leasing sarà di 234 milioni contro i 321 milioni (90 in meno) del 2016. Questo senza modificare i ricavi di "volo", che sono cresciuti di 192 milioni nel 2018 sul 2016. Il margine operativo lordo si è invece attestato a quota 87 milioni contro i 68 del 2017. Allargando il discorso, nei primi 9 mesi dell'anno la crescita dei ricavi è stata del 7% (passeggeri) e del 4% complessiva. Il margine operativo che era negativo per 258 milioni oggi è in rosso per soli 37 milioni. Alitalia ha fatto bene soprattutto nell'intercontinentale, con ricavi in aumento tra il 5 e l'11% nel trimestre, mentre nei primi 9 mesi sono stati 16,4 milioni di passeggeri trasportati. Con il lungo raggio che è salito del 7,4%. I conti in ordine - in cassa ci sono complessivamente a 770 milioni - consentono di guardare al futuro con meno timori. Ma senza un partner industriale, che aumenti la forza nel lungo raggio, nuovi aerei, e investimenti massicci, Alitalia, ha rimarcato Gubitosi, non può stare in piedi da sola. Troppo forte la concorrenza delle low cost e la massa critica degli altri vettori internazionali.

**U. Man.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I dati**

**23%**

La riduzione dei costi del leasing nel corso del 2018

**192**

In milioni l'aumento dei ricavi nel 2018 rispetto al 2016

**7,4%**

L'incremento dei passeggeri nel lungo raggio



Luigi Gubitosi (foto ANSA)



La rabbia del titolare del Tesoro e l'ultima minaccia di sfratto del grillino  
Si parla di un partner americano per Alitalia. Piace a Conte. Ipotesi Delta

## Il ministro: "Delegittimato" I timori di un'infrazione Ue

### RETROSCENA

NICOLA LILLO  
ILARIO LOMBARDO  
ROMA

**D**icono che Giovanni Tria fosse stato avvisato del progetto su Alitalia. E dopotutto ce n'è traccia nel contratto di governo. Ma la stizza del ministro, politicamente esplosiva, è stata tale che non può essere solo derubricata a una reazione di frustrazione. Certo c'è quella sensazione opprimente di essere soffocato in un governo a due teste, con i leader che a ritmi testosteronici non fanno passare 24 ore senza annunciare la prossima sfida, la prossima soluzione offerta agli elettori. Ma c'è anche di più: c'è la paura che la formula societaria adottata dal vicepremier Luigi Di Maio, con una mano pubblica molto evidente, possa innervosire ulteriormente l'Europa, pronta a caricare la guerra di nervi con l'Italia - già in atto sulla manovra - anche su questo dossier, vista la minaccia di una procedura di infrazione se l'operazione Alitalia dovesse configurarsi come salvataggio di Stato. A Bruxelles stanno indagando sui 900 milioni di prestito già da mesi e l'ipotesi di trasformare una parte dei soldi in azioni, nonostante i silenzi ufficiali, non convince più di tanto. Potrebbe trattarsi infatti di concorrenza sleale.

L'unica via d'uscita è che l'investimento avvenga a prezzi di mercato, cioè rispettando la concorrenza. Tria comunque non ha apprezzato tempistica e modi dell'annuncio. Fatto mentre lui era a migliaia di chilometri di distanza, a Bali, con Di Maio che brandisce il Mef come se non ne fosse lui il titolare e fosse un ministero a disposizione delle esigenze politiche dei due leader.

Chi gli ha parlato ha raccolto gli sfoghi del ministro, perché si sente «delegittimato», «usato

per la propaganda» di partito. Un ministro precario, viste anche le continue minacce di sfratto che gli vengono rivolte, dimezzato del suo ruolo che per la prima volta pubblicamente replica con durezza. Lo fa all'indomani della scena a cui hanno tutti assistito alla Camera, con Paolo Savona, da sempre in lizza per sostituirlo a via XX settembre, che fa le sue veci e parla per suo conto.

Dopotutto, Di Maio non ha svelato a caso ieri le sue carte. Il piano tirato fuori era stato concordato con il premier Giuseppe Conte che dall'Etiopia aveva fatto arrivare tramite il suo ufficio stampa il sostegno di buon mattino, poco prima che il ministro dello Sviluppo incontrasse i sindacati, già sul piede di guerra e pronti allo sciopero.

Di Maio ha cercato così un modo per neutralizzare sul nascere la protesta e ha promesso l'intervento dello Stato e l'arrivo di un partner internazionale. Anche se c'è chi si chiede quale azienda possa investire ora, davanti a un piano solo abbozzato, centinaia di milioni.

Il governo ha avuto contatti con i cinesi, China Airlines e Air China, ma è più probabile che alla fine l'esecutivo guardi al di là dell'Oceano. Nei suoi due viaggi americani, il premier Conte ha avuto modo di sondare se ci fosse un interessamento per Alitalia, mentre con l'amministrazione Trump affrontava contestualmente la possibilità di una partnership nel settore aerospaziale. Per il futuro dell'ex compagnia di bandiera la risposta potrebbe dunque essere Delta Airlines, che si sarebbe detta interessata a discutere. I contatti sono in corso da tempo, lo stesso commissario straordinario Luigi Gubitosi è volato più volte nella sede della compagnia ad Atlanta. Delta, tra l'altro, fa parte di Sky team, la stessa alleanza di compagnie in cui c'è Alitalia: questo semplificherebbe l'operazione. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Dir. Resp.: Norma Rangeri

## DI MAIO VOLA Alitalia toma pubblica, con Fs

■ Di Maio accelera: lo stato tornerà in Alitalia 22 anni dopo la prima privatizzazione. «Insieme alle ferrovie diventerà il primo polo mondiale del trasporto ferro-aria-gomma». Prevista una newco da 2 miliardi di euro e fino al 20% in mano pubblica grazie alla conversione in azioni dal prestito ponte. No comment da Bruxelles.

Ma Tria, a Bali per il G20, cade dalle nuvole: «Di quello che fa il Mef ne parlo io». Messaggio all'angolo da Di Maio, Salvini e Conte, il ministro tecnico indicato dal Colle è sempre più isolato. **PAGINA 3**

### GRUPPO UNICO PER FERRO-ARIA-STRADE

# Alitalia ora toma pubblica Di Maio fa entrare le Ferrovie

*Allo stato fino al 20% di azioni dal prestito-ponte.  
Tria cade dalle nuvole. No comment da Bruxelles*

*Penso che delle cose che fa il Tesoro debba parlarne il ministro dell'Economia.*

*Io di Alitalia non ne ho parlato*

**Il ministro Giovanni Tria**  
MARCO FANES

■ Ventidue anni dopo, lo stato si prepara a tornare azionista in Alitalia. Il ministro dello Sviluppo Luigi Di Maio ha spazzato via le indiscrezioni degli ultimi giorni confermando il varo di una newco partecipata dallo stato (si ipotizza attorno a una soglia del 15-20%, non del 51% come ventilato dal ministro Toninelli) con Ferrovie dello stato come socio e il sostegno finanziario di Cdp per l'acquisto e il noleggio della flotta. Un nuovo soggetto pubblico dei trasporti (in Fs, almeno per ora, sono confluite anche le strade di Anas) che per i 5 Stel- le dovrà reperire un partner privato internazionale e varare quello che per Di Maio diventerà «il primo gruppo al mondo di trasporto integrato

gomma-ferro-aria». La scelta del socio privato svelerà le carte, perché se fosse una compagnia extracomunitaria non potrebbe avere più del 49%. I rumors parlano di China Eastern, l'americana Delta ma anche di Lufthansa.

**IERI FS HA PRESENTATO** una manifestazione di interesse non vincolante, il primo passo formale per un procedimento complesso che dovrebbe comunque chiudersi entro il 31 ottobre, data entro la quale le offerte dovranno essere vincolanti. Il governo non prolungherà il prestito-ponte ad Alitalia da 900 milioni (che dovrà essere restituito entro il prossimo 15 dicembre) ma vuole convertire parte di questi soldi in azioni. Il capitale della newco dovrebbe aggirarsi intorno ai 2 miliardi. La compagnia si concentrerà sul lungo raggio, alimentando il trasporto interno o a breve raggio via treno.

Di Maio - che ieri ha incontrato al Mise i sindacati - esclude che nella futura bad company possano rientrare anche i lavoratori: «Non ci saranno esuberanti, salvaguarderemo i livelli occupazionali e rilanceremo l'azienda con nuove assun-

zioni». Il governo proverà a seguire il «modello Ilva», ma prima dovrà fornire garanzie sui lavoratori in cigs. Plaudono i confederali, plaude il sindacato piloti (Anp) e plaude anche l'Usb, l'unica organizzazione a chiedere da anni la nazionalizzazione della compagnia: «Finalmente lo stato torna a manifestare il proprio interesse per un settore produttivo strategico per l'Italia, come da sempre abbiamo sostenuto».

**DA BRUXELLES NON** commentano le notizie in arrivo dall'Italia a proposito del possibile mancato rimborso del prestito-ponte, limitandosi a ribadire il rispetto del divieto di aiuti di stato: «La proprietà pubblica o privata non cambia le nostre valutazioni».

**L'ACCELERAZIONE** - rivelata sulla prima pagina del *Sole 24 ore*



di ieri in un'intervista (morbidissima) allo stesso Di Maio - spariglia però le carte del governo. Il ministro Giovanni Tria, a Bali per il G20, interviene non poco infastidito sulla certezza che il Mef diventi azionista della compagnia: «Penso che delle cose che fa il Tesoro debba parlarne il ministro dell'Economia. Io non ne ho parlato». Dagli altri ministri e dalla maggioranza però le repliche non salvano neanche le apparenze. «Su Alitalia l'esecutivo ha le idee chiare e il piano di rilancio della compagnia di bandiera è contenuto nel contratto di governo», scrive Di Maio su facebook. Identico tono dal viceministro alle Infrastrutture Siri (Lega): «Stiamo facendo ciò che è scritto nel contratto di governo e sarebbe bene che tutti noi lo mettessimo sulla scrivania come memo, così eviteremmo di rimanere stupiti di cose ben indicate e all'ordine del giorno». Contro il povero Tria il cerchio si chiude con Salvini («Nessuna svendita, nessuno spezzatino, ma un serio piano di rilancio») e con il premier Conte in visita di stato ad Addis Abeba: «C'è massimo impegno da parte del governo per rilanciare Alitalia e il suo ruolo strategico per l'offerta del turismo in Italia».

**UN ESEMPIO PLASTICO** della solitudine del ministro dell'Economia indicato dal Quirinale, visto ormai come un separato in casa. Tornano le voci di dimissioni, soprattutto se si considera il ruolo da star assunto da chi doveva prendere il suo posto al Mef, Paolo Savona, durante la discussione parlamentare sulla nota al Def.

L'odissea Alitalia - sulle cui ali stato e privati ne hanno combinate di ogni - entra ora nel vivo. Convocazioni al Mise sono previste nei prossimi giorni sia per il partner finanziario e industriale sia per definire il piano con i sindacati.

## Alitalia: alt di Tria al piano Di Maio con Ferrovie&Cdp

di MARTINI A PAG. 6

# Tria chiude la porta: il piano Di Maio per Alitalia già vacilla

Entro dicembre Il Tesoro dovrebbe tirare fuori i soldi per entrare con il 18% nella compagnia, ma il ministro ha detto "di non saperne nulla"



### La cordata

Le Fs hanno presentato la manifestazione di interesse. Dubbi sull'investitore straniero

### NELL'HANGAR

di DANIELE MARTINI

È un'affannosa lotta contro il tempo quella ingaggiata da Luigi Di Maio per Alitalia. E forse è pure una lotta all'interno del governo considerato che il ministro del Tesoro, Giovanni Tria, colui che dovrebbe alla fine mettere i soldi, ha accolto i progetti del vicepremier con un raggelante "Non ne so niente". Dopo un anno e mezzo di amministrazione straordinaria, tutti i nodi stanno venendo al pettine. Il 31 ottobre scade il periodo concesso per l'amministrazione e se nei 18 giorni che ci separano da quel termine non sarà trovata una soluzione vera, cioè non si sarà presentato un salvatore esterno in grado di tirar fuori almeno 1 miliardo e mezzo di euro, Alitalia per la quarta volta in un decennio potrebbe ritrovarsi

nella condizione di non poter far volare gli aerei. Nelle stesse settimane la Commissione europea dovrà esprimersi sulla natura del prestito ponte di 900 milioni di euro concesso all'azienda di Fiumicino dal governo passato ed è molto probabile che consideri quell'importo un aiuto di Stato. Il 15 dicembre, infine, Alitalia dovrà restituire il prestito ricevuto più gli interessi. Nel frattempo i conti dell'azienda continuano ad andare male; secondo fonti autorevoli, ma non ufficiali, le perdite accumulate tra l'inizio dell'anno e la fine di settembre sono di oltre 333 milioni di euro, al ritmo di 1 milione e 200 mila euro al giorno. Considerando che nel periodo preso in esame è compresa l'estate, stagione florida per i voli, c'è da temere che entro la fine dell'anno le perdite possano impennarsi fino al mezzo miliardo di euro.

Per esporre le linee guida del piano che lui definisce di rilancio dell'Alitalia e non di salvezza, Di Maio ieri ha convocato i sindacati, comprese per la prima volta le sigle in passato escluse come i sindacati di base. I sindacalisti hanno apprezzato la disponibilità dimostrata che è apparsa parecchio distante dalla supponenza a cui erano stati abituati in passato. Ma per quanto riguarda la sostanza esprimono

no più cautela, soddisfatti per le assicurazioni ottenute per il prolungamento della cassa integrazione destinata a scade in condizioni normali alla fine dell'anno, ma che il vicepremier si è impegnato a prorogare fino almeno a primavera con una norma *ad hoc* da inserire nella manovra di Bilancio in preparazione. I sindacalisti hanno manifestato però dubbi e perplessità su altre parti fondamentali del progetto governativo.

Due sono i capisaldi attorno a cui ruota il progetto Di Maio: la possibilità di poter contare sull'apporto finanziario di un partner forte presumibilmente straniero e la costituzione a tappe forzate di una *newco* in cui inserire gli *asset* positivi della compagnia, dagli aerei agli slot al personale (che secondo il vicepremier non dovrebbe subire tagli). Di questa *newco* dovrebbe diventare azionista lo Stato trasformando in azioni il prestito ponte o almeno ciò che resta di quel prestito.





In pratica dovrebbe essere il ministero del Tesoro a impegnarsi di nuovo come azionista in Alitalia con una quota che secondo Di Maio potrebbe essere vicina a quella detenuta dallo Stato francese in Air France, il 18 per cento circa.

Ma il ministro del Tesoro che dovrebbe dare il via libera all'operazione, ha azionato il freno facendo prevedere che da Alitalia possa partire un nuovo focolaio di incendio all'interno del governo. A Di Maio che dava per scontato il percorso che porta verso l'azionariato di Stato, Tria ha indirettamente risposto in maniera brusca: "Penso che delle cose che fa il Tesoro debba parlarne il ministro dell'Economia. Io non ne ho parlato". Immediata è schizzata la polemica governativa e il sottosegretario ai Trasporti, Armando Siri (Lega) ha ricordato a Tria che la ricerca di una soluzione è nel contratto di governo. Nello schema di Di Maio, per Alita-

lia accanto al Tesoro dovrebbero impegnarsi forse la Cassa Depositi e Prestiti e le Fs con un importo al massimo di 200 milioni di euro. Ma anche in questo caso ci sono molti nodi da sciogliere. Nonostante il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, abbia incoraggiato l'intervento Fs con un tweet, il nuovo amministratore delle Ferrovie, Gianfranco Battisti, resta abbottonato: ieri le Fs hanno ufficialmente manifestato "interesse" per Alitalia, specificando però che non c'è niente di vincolante. Anche sul partner estero ci sono molti più dubbi che certezze in una girandola di nomi che mai trovano conferme: Air Delta che non essendo europea ma americana non potrebbe sottoscrivere più del 49 per cento del capitale. E poi una compagnia cinese per cui esisterebbe lo stesso vincolo percentuale e di cui si fa mallevadore il sottosegretario Siri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri

**333**

Milioni di euro: le perdite accumulate da Alitalia da inizio anno a settembre

**1,2**

Milioni di euro: quanto perde Alitalia ogni giorno. Nella media è compresa anche l'estate, stagione florida per i viaggi

**900**

Milioni di euro: il prestito ponte concesso dallo Stato



**Corsa contro il tempo**

Il ministro dell'Economia, Giovanni Tria, chiude la porta su Alitalia

Ansa



**DIRITTO DI REPLICA**

In merito all'articolo pubblicato l'11 ottobre sul suo giornale sulla situazione economica di Alitalia, dobbiamo precisare che: innanzitutto non esistono "debiti non registrati" non compresi nella contabilità; non sappiamo quindi a cosa si riferisca questo carico di 100 milioni riportato nell'articolo. Sul valore della cassa occorre inoltre precisare come la situazione della Compagnia - illustrata con trasparenza dai commissari nelle recenti audizioni alla Camera e al Senato - risenta del regime di amministrazione straordinaria in cui si trova l'azienda.

Questo significa che Alitalia ha dovuto costituire depositi (a beneficio, tra gli altri, della Iata e di controparti in operazioni di copertura sul carburante) che normalmente non vengono richiesti a una compagnia aerea in una situazione ordinaria e che, dunque, è previsto tornino nella disponibilità aziendale al termine della gestione commissariale.

Va infine precisato che sui flussi di cassa ha avuto un'incidenza la sensibile riduzione dei termini di pagamento, richiesti dai fornitori proprio per lo stato di amministrazione straordinaria. In conclusione, il percorso verso un margine operativo positivo prima e un cash flow in grado di coprire gli investimenti poi, è ancora lungo e faticoso. Ma i progressi effettuati finora hanno ridotto significativamente l'emorragia in un contesto di prezzi petroliferi crescenti e in assenza di mezzi finanziari propri.

**FEDERICO GARIMBERTI  
VICE PRESIDENTE  
COMMUNICATIONS ALITALIA**

*Ha ragione Alitalia quando dice che non ci sono "debiti non registrati". Ho usato impropriamente quella terminologia per indicare l'importo delle fatture in arrivo, presumibilmente non inferiore a 100 milioni di euro considerato il conto economico della compagnia. Per quanto riguarda il deposito Iata non è affatto scontato che possa tornare facilmente nella disponibilità dell'azienda, la sua restituzione è a discrezione della Iata e della credibilità che essa ripone negli amministratori/commissari gestori. Infine, i progressi: ci sono rispetto al periodo precedente al fallimento, ma non ci sono se si prendono a riferimento gli ultimi 5 anni di vita di Alitalia.*

**DAN.MAR.**



**LO STATO AZIONISTA**

DANIEL DAL ZENARO/ANSA



**Fs a Tria: «Su Alitalia aspettiamo il via libera del Mef»**

**Gianni Dragoni**

— a pag. 4

MAX ROSSI/REUTERS

# Lettera Fs a Tria: su Alitalia serve il via libera del Mef

**Il salvataggio.** Dopo avere inviato una manifestazione d'interesse, l'amministratore delegato Battisti precisa, in un documento riservato, che attende l'ok dell'azionista

**Gianni Dragoni**

ROMA

Al ministro dell'Economia, Giovanni Tria, è arrivata nelle ultime ore una lettera dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti, sul dossier Alitalia. Dopo essere stato tirato a forza dentro la partita del salvataggio della compagnia dal vice-premier e ministro dello Sviluppo, Luigi Di Maio, l'ad delle Ferrovie ha scritto al responsabile del Mef, che rappresenta l'azionista unico delle Fs, dicendo che, senza una lettera di indirizzo strategico del ministro Tria, le Ferrovie non faranno alcuna mossa su Alitalia.

La palla torna nel campo del governo, dopo che l'altro ieri erano emerse divergenze tra Di Maio e Tria. Quest'ultimo ha puntualizzato che «delle cose che fa il Tesoro»

ne deve parlare il ministro dell'Economia, il quale non ha ancora parlato. Era stato Di Maio ad annunciare una «newco dalla dotazione iniziale tra 1,5 e 2 miliardi» con il Mef azionista al 15%, attraverso la conversione in capitale di «una parte» del prestito ponte di 900 milioni di euro. Per il resto, secondo Di Maio, la «nuova» Alitalia sarebbe partecipata «da Ferrovie e da un importante partner tecnico internazionale», ad oggi sconosciuto.

Nei giorni precedenti, in privato, Tria aveva già messo un punto fermo: le Fs non devono fare interventi finanziari in Alitalia, ma solo di tipo industriale. Cosa significa? Dovrà essere il governo a chiarirlo. Sembra però l'indicazione che, per il Mef, le Fs potrebbero diventare azioniste di Alitalia solo sulla base di un piano industriale ritenuto valido.

Ad oggi questo piano industriale

non esiste e non si sa chi lo debba fare. Certo non lo hanno approntato le Fs, anche se una prima valutazione Battisti l'ha fatta, come l'ipotesi che un'integrazione Fs-Alitalia dovrebbe portare a risparmi con l'eliminazione dei voli brevi su tratte coperte dai treni ad alta velocità. Ma questo è poco per ribaltare i conti di una compagnia che quest'anno potrebbe perdere 480-500 milioni. In media Alitalia perde circa 1,73 milioni al giorno, eccetto il



trimestre estivo, per il quale i commissari hanno stimato un utile complessivo di 2 milioni.

L'alternativa al salvataggio di Stato potrebbe essere la cessione di parti della compagnia. Di Maio è contrario alla vendita a Lufthansa, il cui progetto prevede da 4mila a 6mila esuberi. Anche il leader della Lega, il vice-premier Matteo Salvini, è contrario alla vendita a un gruppo straniero. «Sono convinto del fatto che un Paese che può avere tanto dal turismo non possa perdere una compagnia di volo e di aerei, regalata al primo straniero che passa», ha detto ieri Salvini. «Quindi serve difendere il diritto a volare in Italia».

Al Mef c'è anche la preoccupazione di non aprire un nuovo capitolo di contrasto con la Ue per il divieto di aiuti di Stato. Perché Alitalia entro il 15 dicembre dovrebbe restituire il prestito statale con gli interessi (circa un miliardo in totale, mentre in cassa ci sono 606 milioni).

Intanto le Fs hanno presentato una manifestazione d'interesse ad Alitalia non vincolante, su sollecitazione di Di Maio, solo per andare a vedere le carte, la «data room». Il 31 ottobre scade il termine per completare le trattative per la cessione e Di Maio vorrebbe avere almeno un'offerta vincolante di acquisto del complesso aziendale. Ma senza un piano industriale e indicazioni più precise dal governo fare un'offerta sarebbe come una scommessa al buio. Per chiunque, anche per le Ferrovie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'ad di Ferrovie.**  
 Dopo aver inviato una manifestazione d'interesse per poter accedere

alla data room di Alitalia, Gianfranco Battisti ha chiarito che non si muoverà senza l'avallo del Mef



**Riassetto in bilico.** Giorni decisivi per il rilancio di Alitalia, che ha chiuso il trimestre estivo con un utile di 2 milioni di euro ma continua ad avere una gestione ordinaria in rosso

**ARMANDO SIRI** Il sottosegretario ai Trasporti: "Stiamo rispettando il contratto di governo  
Le Ferrovie sono un partner credibile, cerchiamo di coinvolgere anche Leonardo, Poste ed Eni"

# “Il Tesoro non decide su Alitalia L'operazione rispetta le regole Ue”

**Cdp potrebbe entrare  
in gioco sostenendo  
il rafforzamento  
della flotta**

## INTERVISTA

**NICOLA LILLO**  
ROMA

«Lo Stato in Alitalia avrà una quota piccola, intorno al 15%, quindi parliamo di una cifra tra i 200 e i 300 milioni». Armando Siri, sottosegretario leghista ai Trasporti, è al lavoro sul dossier da tempo ed è convinto che «la nuova compagnia avrà bisogno di capitali, intorno ai 2 miliardi di euro. Pensiamo a un intervento serio e cospicuo per evitare di avere altri problemi di qui a poco».

**Sottosegretario, con l'intervento dello Stato però a pagare saranno ancora una volta gli italiani.**

«Lo Stato è dentro ad Alitalia da parecchio tempo. La compagnia ha ricevuto 900 milioni più di un anno e mezzo fa, soldi che la fanno rimanere in piedi, anche grazie al buon operato dei tre commissari, che hanno lavorato bene in un contesto difficile. Ora lo Stato tornerà in possesso dei suoi soldi e una piccola parte viene reimpiegata nell'azienda che avrà un piano industriale rinnovato. Avremo finalmente una compagnia di bandiera che possa essere concorrenziale nel mercato e strategica per il turismo».

**Lo Stato ha già speso negli**

**anni circa 8 miliardi per Alitalia, tutti andati in fumo. È proprio necessario investire altri?**

«La quota che avrà il governo è in linea con quelle di altri vettori europei. La Francia ha il 14% di Air France e nessuno si scandalizza. È vero, lo Stato ci ha messo tanti soldi che hanno però garantito la sopravvivenza della compagnia ed evitato di pagare gli ammortizzatori sociali per oltre 10 mila lavoratori. Al tempo stesso l'azienda ha generato utili in termini di imposte».

**Il ministro dell'Economia Giovanni Tria non sarebbe però così favorevole a un intervento diretto.**

«Al momento c'è una linea politica che segue quanto stabilito nel contratto di governo. Chi decide e detta le strategie sono i ministeri competenti, per primo lo Sviluppo economico e poi i Trasporti. La sintesi si fa nel consiglio dei ministri. L'azionista lo fa lo Stato italiano».

**C'è il rischio che l'Europa valuti l'intervento come un aiuto di Stato?**

«Facciamo le cose nella cornice delle regole europee, non ci saranno problemi. Non vedo perché altri paesi possono partecipare nell'azionariato e noi dobbiamo cospargerci il capo di cenere».

**La Lega però un tempo era contraria alla nazionalizzazione. Cos'è cambiato?**

«Oggi non stiamo parlando di nazionalizzare Alitalia.

L'obiettivo è avere una società forte, coinvolgendo non partner finanziari, ma industriali. Le Ferrovie saranno un partner credibile, che porterà un valore aggiunto enorme».

**Il governo punta a sciogliere il matrimonio delle Ferrovie con l'Anas, per portare l'azienda dei treni a investire in Alitalia. Perché?**

«L'Anas ha un oggetto sociale diverso, fa strade e manutenzione. Non ha dunque la vocazione dei passeggeri, che Ferrovie e Alitalia hanno. Non parlerei però di matrimonio, ma di polimonia, oltre allo Stato e alle Ferrovie ci saranno altri soggetti».

**Quali?**

«Abbiamo chiesto ad altre imprese di valutare il loro apporto, che per noi sarebbe importante. Mi riferisco a Leonardo, Poste ed Eni. Sono realtà quotate e noi rispettiamo i loro tempi e le loro decisioni».

**Che ruolo avrà la Cassa depositi e prestiti?**

«Questo lo decide la Cdp, non il governo. Gli abbiamo chiesto di valutare l'opportunità di sostenere il rafforzamento della flotta, l'acquisto o il leasing delle macchine, perché Alitalia si trova in difficoltà a causa dei pochi aerei per le tratte di lungo raggio, le più redditizie».

**C'è un'idea per il partner industriale del settore? Si parla dell'americana Delta.**

«Ci sono interessi informali a livello internazionale: americani, cinesi ed europei. Quando diventeranno formali valuteremo». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Salvataggio

# Tre alleati stranieri per Alitalia in pista easyJet, China Eastern e Delta

Più rotte verso l'Asia e gli Usa e in Europa accordo con la low cost. Resta il nodo degli aerei

LUCIO CILLIS, ROMA

Gli occhi della Ue sono puntati sul governo italiano e Alitalia. L'affondo è arrivato da un portavoce della Commissione europea. «Anche se in generale il Trattato Ue è neutro rispetto alla proprietà pubblica o privata delle aziende, gli interventi pubblici devono rispettare le regole degli aiuti di Stato».

La strada dunque è in salita ma prima del verdetto che può portare alla procedura di infrazione da parte della Ue mancano mesi. C'è il tempo per trovare, anche se a caro prezzo, una soluzione: Alitalia potrebbe rinascere con il supporto di Delta e China Eastern e il sostegno sul medio raggio di easyJet. Mentre Fs con Trenitalia si incaricherà di portare passeggeri negli hub più importanti. Ma mancano alcuni punti chiave per poter mettere in sicurezza il vettore: la lettera di interesse inviata da Fs può aprire la fase del salvataggio, confermando i commissari al proprio posto. Come anticipato da *Repubblica* nei giorni scorsi, Ferrovie dello Stato avrà un ruolo di primo piano, mettendo al servizio della nuova società semi-pubblica denaro e il know how ferrovia-

rio e dei collegamenti. Cdp, che nel frattempo prova a tenersi a distanza dal dossier ha però alzato un muro difensivo che non piace al governo e soprattutto al vice premier Di Maio. La Cassa potrebbe entrare col ruolo di "facilitatore" nell'acquisto o la creazione di una società ad hoc disposta a noleggiare velivoli ad Alitalia. Ma accanto a queste due realtà pubbliche serve un partner industriale. E anche in fretta. Delta Airlines e China Eastern, sono società strettamente legate da partecipazioni azionarie incrociate e dalla adesione a Sky Team, l'alleanza che integra Alitalia. Saranno loro a concedere a supportare la compagnia italiana concedendo più rotte sul Nord America e verso il Far East. Accanto ai due big troverà posto easyJet, pronta a intervenire sui tragitti non coperti dal nuovo asse Trenitalia-Alitalia. In questo scenario si affaccia una novità. E non da poco: Alitalia potrebbe cambiare volto sul lungo raggio per trasformarsi in compagnia low cost di lungo raggio sulla falsariga di Norwegian che pratica prezzi bassi ma con una qualità molto elevata, in particolare, proprio sulle rotte del Nord America. I norve-

gesi sono infatti entrati nel mirino di un big come British Airways, pronta ad una scalata proprio per non restare scoperta su questo fronte con il quale ci si gioca il futuro.

E i dipendenti Alitalia? In queste ore, sono più fiduciosi rispetto al passato. L'esempio di Francesco Staccioli dell'Usb è calzante: «Prima entravamo a queste convocazioni del ministero con il timore di uscirne con nuovi tagli e cattive notizie. I lavoratori non devono subire più riduzioni». Per il responsabile dei naviganti della Uil, Ivan Viglietti: «L'Italia non può rinunciare al potenziale di Alitalia. Il governo deve mettere mano alle regole, sia quelle relative ai contributi pubblici, sia per ciò che riguarda l'applicazione dei contratti nazionali di lavoro». Ma per Marco Veneziani, della nuova federazione di piloti e assistenti di volo che riunisce Anp, Anpac e Anpav, «adesso bisogna coinvolgere i comandanti nella nuova società, utilizzare le preziose conoscenze che derivano da anni di volo e di frequentazione di compagnie aeree di tutto il mondo. E bisogna creare nuovi asset nelle manutenzioni, bagagli e catering».

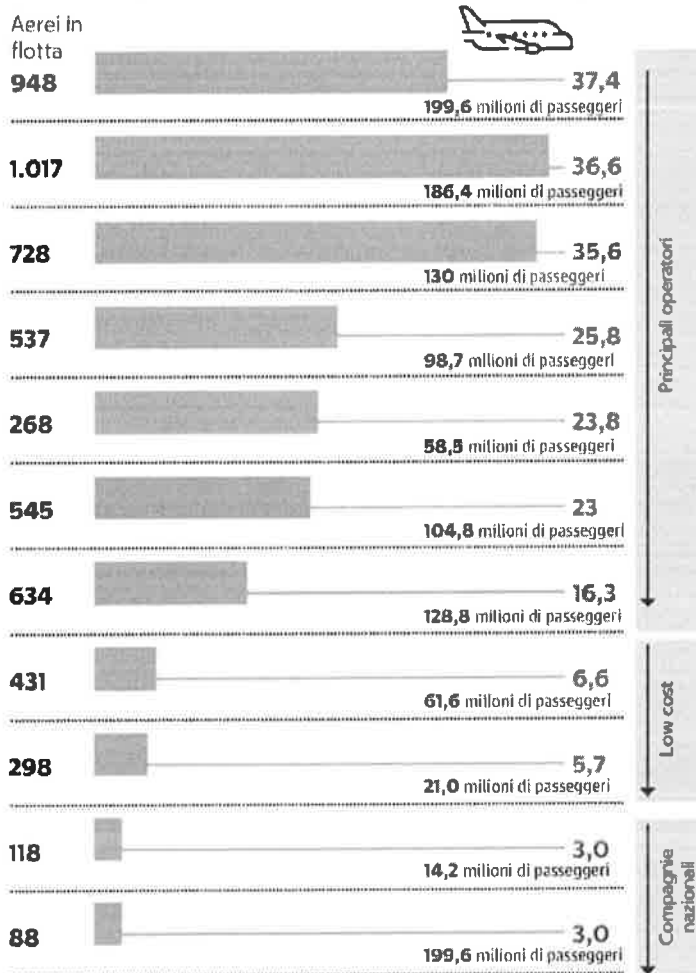
© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri

Chi vince nei cieli

(Fatturati dei principali operatori nel 2017, in miliardi di euro)



# Passo della Ue su Alitalia: rispettare le regole

Dopo l'ipotesi di un ritorno della Stato nel capitale. Salvini: l'azienda deve restare italiana

**ROMA** «Alitalia deve restare italiana, non possiamo regalarla al primo straniero che passa», dice Matteo Salvini. «Il trattato Ue — ricorda un portavoce della Commissione europea — è neutro rispetto alla proprietà pubblica o privata delle aziende», però certo «gli interventi pubblici devono rispettare le regole degli aiuti di Stato che garantiscono che, per restare sul mercato, le aziende competano sul merito piuttosto che sul sostegno dello Stato». Nessuna infrazione, assicura Armando Siri, sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti: «Non c'è questo rischio, siamo tranquilli: l'eventuale intervento è in linea con quanto fatto in altre realtà europee, siamo all'interno della cornice delle regole comunitarie».

Timori e rassicurazioni. Perché la possibilità che Alita-

lia torni in mano pubblica, come annunciato due giorni fa dal vicepremier Luigi Di Maio, preoccupa. Prima di tutto l'Europa, che ufficialmente non prende ancora posizione sull'eventuale ingresso dello Stato nella compagnia di bandiera italiana («premature intervenire, aspettiamo il piano del governo»), però ricorda che qualsiasi aiuto pubblico deve «rispettare le regole». Anche perché su Alitalia c'è un'indagine della Commissione Ue in corso, quella sul prestito ponte di 900 milioni di euro: dovrà stabilire se quei soldi concessi dall'allora governo Renzi alla compagnia aerea in difficoltà si configurino come aiuto di Stato oppure no.

Nel piani svelati da Di Maio (provocando l'irritazione del titolare del Mef Giovanni Tria:

«Delle cose che fa il Tesoro ne deve parlare il ministro dell'Economia e io non l'ho fatto») ci sarebbe la costituzione di una newco con Ferrovie dello Stato, Cassa Depositi e prestiti e il Tesoro, il tutto per un impegno finanziario intorno a 2 miliardi di euro. «Prospettiva razionale» per Alberto Bagnai, senatore leghista e presidente della commissione Finanze del Senato. No invece da Forza Italia che, con la capogruppo alla Camera Mariastella Gelmini bocchia «le nazionalizzazioni del governo a trazione grillina». Preoccupata anche la leader Cgil Susanna Camusso che «si scarichino sui lavoratori i problemi della crisi: servono scelte chiare e subito, Alitalia è una opportunità per il Paese, ma vanno fatte le scelte giuste».

**Claudia Voltattorni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



15

dicembre  
2018  
È la scadenza  
del prestito  
ponte di 900  
milioni di euro  
che il governo  
ha concesso  
ad Alitalia





# E le parole di Di Maio mettono a rischio il piano del Tesoro per la compagnia

## Il retroscena

di **Antonella Baccaro**

### Il tempismo

Tria stava discutendo la sua ipotesi con i commissari Ue quando il leader M5S ha parlato

**ROMA** Si può anche spegnere un microfono incautamente a un ministro dell'Economia di buon carattere come Giovanni Tria. Si possono persino correggergli le cifre della manovra dichiarate in commissione parlamentare, almeno finché non saranno fissate nella legge di Stabilità. Ma poi esiste una diplomazia nell'economia che è fatta di silenzi, di attese, di caute manovre per non far saltare il banco, cui neanche una persona paziente come il responsabile del Tesoro, può rinunciare.

Le anticipazioni fatte dal vicepremier Luigi Di Maio venerdì, che hanno alzato il velo sull'operazione Alitalia rivelando cifre e strategie rischiano di fare uscire fuori pista l'ennesimo salvataggio di Alitalia. Era già successo un'altra volta, ed era stato un altro esponente del M5S a parlare troppo: il ministro dei Tra-

sporti, Danilo Toninelli, che aveva ventilato l'ingresso dell'azionista pubblico in Alitalia al 51%, fornendo altre informazioni che sarebbe stato meglio tenere riservate. Anche per questo motivo il dossier Alitalia era planato dal tavolo del ministro dei Trasporti a quello dell'Economia, sul quale in questi giorni si stava cercando di stringere su un punto delicato: la restituzione allo Stato del prestito-ponte da 900 milioni che dovrebbe realizzarsi entro il 15 dicembre prossimo.

L'apertura di un'indagine da parte dell'Unione europea è indubbiamente una grana per il futuro di Alitalia, soprattutto perché accrescerebbe i costi pubblici dell'operazione. Se il prestito venisse considerato aiuto di Stato, i 900 milioni di euro più interessi sarebbero da considerare definitivamente bruciati sull'altare dell'ex compagnia di bandiera. Il fatto è che chi ritiene che quel prestito sia un aiuto di Stato basa, tra l'altro, le sue considerazioni sul fatto che questo sia stato molto consistente e sia durato troppo a lungo (un anno e mezzo grazie a una proroga) senza che, nel frattempo sia stato ancora presentato alcun piano di ristrutturazione che lo giustifichi.

Proprio per questo il mini-

stero dell'Economia ha escluso di chiederne un'ulteriore proroga per guadagnare tempo sulla costruzione dell'operazione, preferendo stringere sulla procedura. Che in effetti è a una svolta: domani si aprirà la dataroom per consentire a chi ha fatto una manifestazione d'interesse di acquisire maggiori informazioni sullo stato di salute della compagnia.

In un momento delicato come questo, l'ultima cosa che si doveva fare era svelare particolari del piano del governo. In particolare la mossa che avrebbe fatto saltare i nervi a Tria è stata quella di parlare di un'ipotesi di conversione del prestito-ponte in equity che realizzerebbe l'ingresso del Tesoro in Alitalia, in questo modo scavalcando il verdetto di Bruxelles. La via maestra, auspicata dal ministro dell'Economia, per dare a tutto l'intervento la parvenza di un'operazione di mercato, sarebbe invece quella che Alitalia restituisse il prestito allo Stato e che questo entrasse ex novo nel capitale della nuova compagnia (newco) liberata dal fardello dei debiti tramite una bad company. Di questo il ministero dell'Economia stava discutendo con i commissari europei quando è arrivato l'annuncio di Di Maio a scombinare i giochi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il profilo

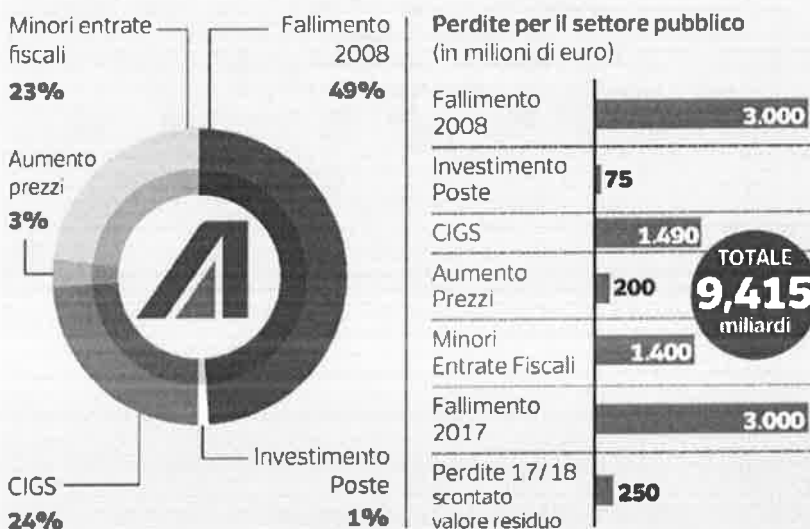


● Gianfranco Battisti, 56 anni, è stato nominato dal governo amministratore delegato di Ferrovie dello Stato lo scorso 31 luglio

● Ieri il vicepremier Luigi Di Maio ha comunicato che per Alitalia l'esecutivo Conte pensa a una newco con una dotazione iniziale di 2 miliardi, partecipata per circa il 15% dal Tesoro e con il coinvolgimento

delle Ferrovie, che hanno già presentato una manifestazione di interesse non vincolante, Cassa depositi e prestiti e un partner industriale di caratura internazionale

## Quanto ci è costata Alitalia



Fonte: Elaborazioni di Andrea Giucini e Ugo Arrigo, economisti dell'università Bicocca di Milano

## In amministrazione straordinaria da maggio 2017

### PRIMO TRIMESTRE 2018

**RICAVI TOTALI**  
597 milioni  
(+4% sui 572 milioni del 2017)

**COSTI TOTALI**  
714 milioni

Di cui:

**Costo del lavoro**  
138 milioni

**Carburante**  
153 milioni

### MARGINE OPERATIVO

**-117**  
MILIONI

(da -228 milioni del 2017)

**+7,6%**

I ricavi da traffico passeggeri a maggio 2018 (sull'anno prima)

**+9,1%**

I ricavi da traffico cargo a maggio 2018



**21,3**  
I milioni di passeggeri nel 2017



**94**  
Le destinazioni nella stagione estiva 2018



**10.272**  
Totale dipendenti



**9.010**  
Dipendenti al netto della cassa integrazione



**4.000**  
I voli settimanali  
Cds

## La linea di Battisti

# Le carte delle Ferrovie per l'alleanza industriale

**D**omani le Ferrovie dello Stato entreranno nella «stanza dei numeri» di Alitalia per verificare se esistono le premesse per realizzare un piano industriale che metta insieme i due business senza toccare il conto economico del gruppo. Un eventuale ingresso nel capitale della nuova Alitalia viene considerato un'ipotesi da valutare con prudenza, sapendo che l'impegno non dovrà superare una certa soglia (si è parlato di 200 milioni). Per le Ferrovie l'ideale sarebbe conferire asset più che liquidità.

Intanto sull'integrazione dei due business si è già molto lavorato in piazza della Croce rossa, dove l'amministratore delegato, Gianfranco Battisti, può sfruttare l'esperienza fatta quando era responsabile della divisione passeggeri dell'alta velocità e il connubio Alitalia-Ferrovie era tra le ipotesi in campo per il salvataggio della prima. Il momento per Battisti è delicato: a giorni

presenterà il suo primo piano industriale, un passaggio cui tiene più di qualsiasi altra cosa.

L'obiettivo è focalizzarsi sui servizi regionali con maggiore attenzione ai pendolari ma Battisti, che è anche presidente di Federturismo, è convinto che la vocazione di Ferrovie debba essere quella di movimentare i flussi turistici del nostro Paese. Ad esempio liberando Alitalia dalle rotte inutili che potrebbero essere sostituite da viaggi in treno, mentre la rotta New York-Firenze potrebbe realizzarsi utilizzando come hub Fiumicino, dove il passeggero passerebbe dall'aereo al treno Frecciarossa. Anche Malpensa verrebbe recuperata collegandola con l'asse trasversale del Paese. Mentre i treni di lunga percorrenza Nord-Sud potrebbero avvantaggiarsi di una sosta a Roma per sfruttare la coincidenza con l'alta velocità a prezzi ridotti.

**A. Bac.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## Le Ferrovie pensino ai treni, che è meglio

di **Beppe Severgnini**

**A**mo i treni: li uso per viaggiare, per guardare, per lavorare, per raccontare, per leggere e per pensare. Sono oggetti romantici e perfetti, come le biciclette, i libri e gli orologi. Cambiano le tecnologie, ma l'idea in sé — i binari che corrono, le due ruote che girano, le pagine che seguono, il tempo che lascia il segno — è perfetta. Si può migliorare, non si può abbandonare.

In treno sono andato da Mosca a Pechino (1986), dal Baltico al Bosforo (1989), da Mosca a Lisbona (2011), dall'Atlantico al Pacifico (2012), da Sydney a Perth (2007), da Berlino a Palermo (2010), da Trieste a Trapani (2013) e da Napoli a Londra (2017) con una statuetta di Donald Trump (rispetto all'originale presentava due vantaggi: taceva e non twittava). Ho accettato di raccontare «L'Italia del treno» per History Channel (dal 22 ottobre, cinque puntate). Ho pubblicato un libro sui treni nel 2015 che, aggiornato, uscirà negli Usa in primavera («Off The Rails», Penguin). Ho scritto tutto questo per accreditarmi: amo i treni, non da oggi. Ho trovato una fotografia del 1958 in cui trascino una piccola locomotiva di legno (la plastica è arrivata dopo); e, da un cassetto, è saltata anche la locomotiva in questione. So di essere partito da molto lontano, ma mi chiedo, da inoffensivo fanatico quale sono: perché mai Ferrovie dello Stato vuole comprare Alitalia?! Non solo mancano i soldi, necessari per qualsiasi operazione finanziaria — un dettaglio che al vicepremier Luigi Di Maio continua a sfuggire. Le Ferrovie — lo dice il nome — si occupano di treni, non di aerei.

Pensino al trasporto regionale, su cui finalmente stanno investendo: una miniera d'oro, a saperla sfruttare. Vale anche per Trenord e le altre società locali. Non sono i prezzi che offendono; ma, spesso, il servizio. La mia adorata Crema sta a 40 km da Milano e altrettanti da Cremona: ma è come se fossimo separati da una frontiera. Treni lenti, malconci, gelidi d'inverno e torridi d'estate, servizi cancellati (tre giorni fa, pendolari caricati come bestiame sul treno successivo). Un lettore — Alessandro Fusarpoli, 46 anni — percorre quella tratta da 25 anni: ieri mi ha fermato al bar e mi ha implorato di raccontarlo. È giusto: perché ci sono milioni di italiani come lui. Altro che Alitalia, ministri Toninelli e Di Maio! E lei, Salvini, che queste cose le sa, che fa: tace?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Il rebus dei 2 miliardi da trovare I dubbi di Tesoro, Ferrovie e Cdp

**I TECNICI DEL MEF  
SI INTERROGANO  
SULLE COPERTURE  
FINANZIARIE IN ATTESA  
ANCHE DEL VERDETTO  
SUL PRESTITO PONTE**

**LE FERROVIE STUDIOANO  
IL DOSSIER E ASPETTANO  
L'IMPULSO DAL MEF  
LE COMPAGNIE ESTERE  
INTERESSATE VOGLIONO  
LUMI SULLA GOVERNANCE**

## L'OPERAZIONE

ROMA Il nodo, come spesso accade per Alitalia, è tutto economico. Chi sborserà i 2 miliardi per rilanciare la "nuova" compagnia di bandiera? Il Tesoro, convertendo una parte del prestito da 900 milioni, o la Cdp, chiamata in causa anche per finanziarie l'adeguamento della flotta, oppure la compagnia estera interessata a diventare partner del vettore tricolore? O tutti e tre insieme, magari con l'aiuto di un pool di banche italiane ed internazionali? La risposta, almeno per ora, sono tutte da scrivere perché al Mef non c'è uno straccio di piano industriale e, tra l'altro, nemmeno una pallida idea di come sciogliere il nodo dopo l'uscita a sorpresa del vice premier Luigi Di Maio che ha mandato il ministro Giovanni Tria su tutte le furie. Eppure il tempo a disposizione non è molto. A fine ottobre scade il termine per la presentazione delle offerte da parte dei pretendenti, mentre il 15 dicembre va restituito, salvo una possibile ulteriore proroga, il finanziamento dello Stato da 900 milioni.

## I TEMPI

Di certo il governo cercherà di prendere altro tempo (nel decreto fiscale è previsto un allungamento del prestito), sollecitando da un lato Fs e dall'altro Cdp a dare una mano. Le Poste, così come Leonardo ed Eni, non sembrano interessate ad avere una partecipazione. Ma di fronte alla moral suasion di Palazzo Chigi potrebbero anche cambiare idea. Alle Ferrovie, nelle intenzioni dei 5Stelle, spetterà mettere nero su bianco, una volta completata l'analisi di conti, una strategia di sviluppo sul fronte in-

dustriale; Cdp sarà il braccio finanziario per l'acquisto di nuovi aerei o i leasing. Ma piani e carte dettagliate al momento non c'è ne sono. C'è solo l'indicazione politica a muoversi in fretta, senza mettere paletti, visto che il rilancio della compagnia, hanno detto sia Salvini che Di Maio, è nel contratto di governo e che non ci sono alternative. Alitalia è infatti una priorità e dovrà avere, sempre secondo i gialloverdi, un ruolo centrale per supportare il made in Italy e il nostro turismo, senza svendite o spezzatini.

## IL PROGETTO

La palla passa ora dai politici ai tecnici, al Mef prima di tutto che dovrà costituire una sorta di cabina di regia per coordinare gli interventi. Sempre che il ministro Tria si convinca della bontà dell'operazione, o meglio della sua sostenibilità finanziaria nel medio-lungo termine. Le esperienze del passato, dicono al Tesoro, non fanno certo ben sperare visto che Alitalia è costata tra ricapitalizzazioni e Cig quasi 9 miliardi ai contribuenti italiani dal 1975 ad oggi. E che in cassa non è facile reperire nemmeno le coperture per la manovra, tant'è che 22 miliardi di misure saranno avviate facendo ricorso al debito.

Da qui l'irritazione del ministro e dei suoi tecnici. Ancora una volta messi nel mirino da Di Maio e preoccupati per le reazioni della Commissione europea che ha già messo sotto osservazione il prestito ponte da 900 milioni, un finanziamento che potrebbe rivelarsi un aiuto di Stato. A giudizio del sottosegretario alle Infrastrutture Armando Siri, «a non c'è nessun rischio di una procedura di infra-

zione da parte dell'Ue». «L'eventuale intervento, si parla di una quota del 15%, è in linea con quanto fatto in altre realtà europee, non vedo perché l'Italia debba sempre cospargersi il capo di cenere», spiega Siri, sottolineando che l'operazione è «assolutamente all'interno della cornice delle regole europee». Bruxelles invece resta in silenzio e continua ad indagare su due aspetti: durata del prestito e tassi d'interesse concessi. In silenzio anche Lufthansa, EasyJet e le compagnie Usa sondate. Tutti si interrogano sulla quota che potranno comprare e su che tipo di governance si baserà una eventuale alleanza. Tutti dubbi che vanno sciolti entro pochi giorni. Al lavoro, anche se sotto traccia, ci sono le Fs. Nel dossier aperto sul tavolo dell'ad Gianfranco Battisti, accanto a quello più corposo del piano industriale, qualche punto fermo: dal biglietto unico per andare da Bologna a New York, trovando le valige a destinazione, alla soppressione di alcune tratte che verrebbero sostituite dai treni, all'incremento dell'offerta commerciale con la possibilità di fare i check-in nelle stazioni, all'intermodalità nel settore merci. Sui soldi da investire il rebus verrà sciolto, se davvero accadrà, d'intesa con il Tesoro e con il coinvolgimento di Cdp. Alitalia è davvero una storia senza fine: «Per la compagnia - disse una volta l'ex presidente Maurizio Prato - ci vorrebbe l'esorcista».

**Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Riecco il buco nero dell'Alitalia di Stato

**Nostalgia canaglia** La nazionalizzazione spacciata per ritorno all'età dell'oro  
Ma i numeri raccontano un'altra storia: perdite miliardarie, sprechi e soldi buttati

## Bilancio positivo

Nata nel 1947 dopo sei anni inizia a registrare profitti

## Perdita

La prima si concretizza nel 1970 Il buco fu pari a 1,5 miliardi di lire

'69 300 50

**Anno**  
L'ultimo nel quale i conti di Alitalia erano in positivo

**Milioni**  
Il rosso del 2013 che apre la strada all'ingresso di Etihad

**Per cento**  
La percentuale di italiani che volava con Alitalia nel 1995

■ C'è stato un tempo nel quale Alitalia non solo non perdeva risorse, ma riportava a fine anno anche gli utili. Un tempo lontano, probabilmente irripetibile, e legato alla fase iniziale della sua storia iniziata nel 1947. La compagna di bandiera ha, infatti, chiuso in perdita i suoi primi quattro esercizi ma dal quinto anno ha raggiunto un sostanziale pareggio di bilancio. Mentre dal sesto avrà sempre esercizi in utile fino a tutto il 1969, con l'eccezione del 1958, anno nel corso del quale Alitalia si fuse con la seconda compagna dell'Iri, la Lai. Un ciclo positivo si interrompe bruscamente nel 1970 con la prima perdita per 1,5 miliardi di lire, il 1971 in pareggio, ma solo per utili su cambi per 4,3 miliardi conseguenti al riallineamento del cambio dollaro-lira, e il 1972 con una perdita più elevata, pari a 6,2 miliardi. Numeri non catastrofici. Se rapportati all'attuale potere d'acquisto il miliardo e mezzo di euro corrisponde a 37 milioni di euro, mentre i 6,2 miliardi del 1972 sono pari a 128 milioni. È dagli anni '90 in poi l'Alitalia diventa il vero buco nero dei conti pubblici. Una fotografia arriva da un rapporto di Mediobanca che spiega come la redditività della compagnia comincia a deteriorarsi nei primi anni '90 per poi scendere significativamente dalla metà dello stesso decennio. Dal 1974 e fino al 2007, ultimo bilancio prima dell'amministrazione straordinaria, sono maturate perdite cumulate pari a 4.407 milioni di euro a valori correnti. Dal 1996, anno della prima perdita monstre di 625 milioni, il saldo negativo è stato pari a 3.906 milioni. La perdita maggiore è caduta nel 2001 (- 907 milioni). Dei 34 anni esaminati, 20 hanno chiuso in deficit, sommando una perdita pari a 5,1 miliardi euro. Dal 1989, in 15 anni su 19 si è avuta una perdita netta (circa l'80% dei casi). Data l'estensione temporale dell'analisi i valori sono stati rettificati con valore monetari correnti. «Così facendo - spiega l'analisi dei tecnici di Piazzetta Cuccia - le perdite modeste dei primi anni assumono maggiore rilevanza e il cumulo dei risultati diviene costantemen-

te negativo nel periodo. Pur restando confermato l'aggravio occorso dalla metà degli anni '90, il totale delle perdite sale a circa 6,1 miliardi di euro. Il cumulo dei venti anni in perdita aumenta, con questa modalità di computo, a 7,2 miliardi di euro. Insomma nella seconda parte della sua vita, dagli anni '90 Alitalia è stata sempre un carrozzone pubblico: se nel 1995 era il vettore scelto da un italiano su due, nel 2005 lo preferiva solo il 25%. Nel 2006, con il fallimento vicino, il governo Prodi prova a vendere le quote con trattativa diretta ad Air France. Ma la vendita salta con la caduta del governo e l'arrivo del successivo esecutivo Berlusconi che cambia completamente strategia con la chiamata degli imprenditori italiani, guidati da Roberto Colaninno. Nasce Cai - Compagnia aerea italiana, che unisce Alitalia e l'altro vettore italiano prossimo al fallimento Air One, mentre i francesi di Air France-Klm rimangono partner strategico con il 25%. I conti, però, ricominciarono presto a non tornare. E la struttura a scricchiolare di nuovo. Nel 2013 Alitalia diventa di nuovo una macchina brucia soldi, perdendo quasi 300 milioni di euro in un anno. A fine anno, ormai definitivamente archiviata l'opzione Air France, e concluso l'aumento di capitale, si fa avanti la compagnia di Abu Dhabi, Etihad. Dopo lunghe trattative, l'accordo si chiude con 1.653 esuberanti e la promessa di un futuro differente. Futuro che non è mai arrivato: i conti sono rimasti in rosso, e nel 2016 il fallimento del piano diventa evidente a tutti. Arriva il commissariamento, forse uno dei momenti migliori sotto il profilo della performance aziendale. Il tentativo di vendita intanto fallisce anche per l'arrivo del governo gialloverde e ora la nazionalizzazione è sempre più vicina. «Alitalia? Deve restare italiana, non possiamo perderla a favore degli stranieri» ha ribadito ieri Matteo Salvini, ministro degli Interni e vicepremier. **Fil. Cal.**



## A RISCHIO INFRAZIONE UE

### Sull'Alitalia di Stato Tria teme Bruxelles Ma i due vicepremier vogliono tirare dritto

**Lo scontro interno al Governo pende come una spada di Damocle sul destino di Alitalia. L'ipotesi sul tavolo è il ritorno dello Stato annunciato dal vicepremier Luigi Di Maio, con il consenso del premier Giuseppe Conte e dell'altro vicepremier Matteo Salvini (che sottolinea la necessità di non perdere la compagnia). Ma con la contrarietà del ministro dell'Economia Tria, che intravede il rischio un intervento dell'Ue su un possibile aiuto di Stato. A sciogliere il nodo sarà la resa dei conti attesa al rientro oggi da Bali del titolare del Tesoro, che viene descritto come amareggiato e dovrà difendersi dal richiamo unanime di M5S e Lega ad attenersi al Contratto di governo.**



**IL VICEPREMIER M5S NON ARRETRA NEMMENO SULLA COMPAGNIA AEREA**

## Def e Alitalia, Tria resiste all'offensiva di Di Maio

*Il ministro è deciso a restare. Visco (Bankitalia): «Non abbassare la guardia sul debito pubblico»*
**Patricia Tagliaferri**

**Roma** Sempre più all'angolo. Schiacciato dalle due anime del governo anche sulla questione Alitalia, il ministro dell'Economia Giovanni Tria continua a restare in equilibrio su un filo. Le sue resistenze al ritorno dell'azionista pubblico nel salvataggio della compagnia di bandiera, alimentano sempre di più le voci di un imminente rimpasto ma anche domande sul perché il ministro si ostini a rimanere al suo posto.

I rapporti con il vicepremier Luigi Di Maio sono tesi. Quest'ultimo è sempre più diffidente nei confronti del responsabile del Tesoro, a sua volta irritato per essere stato tagliato fuori dalle decisioni su Alitalia, di competenza del suo ministero. E poi Tria è notoriamente attento ai rapporti con l'Unione Europa, che si teme possa aprire una procedura di infrazione. Ma il governo gialloverde non ha intenzione di arretrare, anzi vuole fare presto, tanto da prevedere una tabella di marcia seriatissima per il piano di salvataggio che vuole il ritorno dell'azionista pubblico con una new company partecipata anche da Ferrovie. Già in settimana è in programma una riunione a Palazzo Chigi con il premier Giuseppe Conte e i due vicepremier Luigi Di Maio e Matteo Salvini per

decidere le prossime mosse necessarie a rimettere in piedi la compagnia, sulle quali i tre sarebbero compatti ma preoccupati per le resistenze che arrivano da via XX settembre. Anche il ministro Salvini è convinto di mantenere Alitalia in un piano strategico nazionale e invita Tria a «rispettare come tutti il contratto di governo». Il leader leghista considera quella di Di Maio una buona soluzione. «Il matrimonio tra Alitalia e Ferrovie è una via percorribilissima, se ci riesce», ha detto. E il vicepremier M5s è deciso ad andare avanti. «Come eravamo compatti sul 2,4 per cento e lo abbiamo ottenuto - ha ragionato Di Maio con i suoi - adesso otterremo anche questo». Il ministro pentastellato sarebbe piuttosto sorpreso dalla posizione del collega dell'Economia, con il quale non ha mai smesso di litigare. «Questa volta Tria di chi sta facendo gli interessi? Perché vuole fare uno spezzatino di Alitalia?», si sarebbe sfogato con i fedelissimi.

Seppur accerchiato e solo, Tria per il momento non molla. Forse perché il Quirinale gli ha chiesto di resistere o forse perché il governo non sbandi sui conti pubblici, come conferma l'ultima uscita del governatore della Banca d'Italia Ignazio Visco: «Le economie avanzate non devono abbassare la guardia sul debito».



**MEF** Il Ministro dell'Economia Giovanni Tria è nel mirino dei due vicepremier





# Spilli

## Alitalia

### Allacciate (strette) le cinture il commissariamento atterra a fine mese

a cura di **Raffaella Polato**  
rpolato@rcs.it

**F**orse, chi per Italo ha scritto il testo sulle «turbolenze di traffico» è stato tradito dal fatto che Luca Cordero di Montezemolo, presidente di Ntv, fino a un anno fa presiedeva anche Alitalia. Oppure da un eccesso di informazione: avrà letto che, in soccorso della compagnia di bandiera, pure il governo pentaleghista vorrebbe mandare Trenitalia. Ma ci sta, la confusione meteo-gergale. Tanto più che a un'ennesima turbolenza i nostri aerei si stanno effettivamente avvicinando. Il 31 ottobre scade tutto quel può scadere: procedura di vendita, Cig, contratto. Sarà che al governo pensano di nominarlo amministratore delegato, ma in Parlamento Luigi Gubitosi si è mostrato ottimista: «Per Alitalia dovrebbe iniziare una nuova fase. Ci stiamo preparando per l'atterraggio». Magari poteva usare un'altra immagine. Questa ricorda le cinture da allacciare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**TENSIONI CON I PILOTI**

## Ryanair chiude due basi in Europa

Sale lo scontro in Ryanair. Il low cost irlandese ha annunciato la rapida chiusura di due basi e il dimezzamento di una terza tra Olanda (Eindhoven) e Germania (Brema e Niederrhein, vicino Duesseldorf), con lo spostamento dei relativi piloti, adducendo come spiegazione le perdite dovute agli scioperi. Si tratta, ha reagito l'associazione dei piloti europei dell'Eca, di una vera e propria «dichiarazione di guerra», soprattutto nell'ottica del negoziato sindacale con la compagnia. Secondo l'Eca le mosse di Ryanair «esacerbano seriamente il recente deterioramento delle relazioni tra la compagnia aerea, i suoi piloti e il personale di cabina».



## I piloti: è una dichiarazione di guerra Ryanair annuncia: chiusura per due basi

■ **BRUXELLES** - Ryanair ha annunciato la rapida chiusura di due basi e il dimezzamento di una terza tra Olanda (Eindhoven) e Germania (Brema e Niederrhein, vicino Duesseldorf), con lo spostamento dei relativi piloti, adducendo come spiegazione le perdite dovute agli scioperi. Si tratta, ha quindi reagito l'associazione dei piloti europei dell'Eca, di una vera e propria «dichiarazione di guerra», soprattutto nell'ottica del negoziato sindacale con la low cost irlandese. Queste misure devono essere ritirate, ha chiesto l'Eca definendo la mossa di Ryanair «aggressiva», in quanto «esacerbano seriamente il recente deterioramento delle relazioni tra la compagnia aerea, i suoi piloti e il personale di cabina». Diciassette dei piloti colpiti dalla chiusura della base di Eindhoven, annunciata il primo ottobre per il prossimo 5 novembre, hanno già presentato ricorso contro il loro trasferimento all'estero.



# Laudamotion: «Non siamo Ryanair»

Tra i fattori di differenziazione, le norme relative al bagaglio da portare in cabina e il rapporto con gli agenti oltre a una squadra commerciale propria. Confermato il quartier generale a Vienna

**L**audamotion e Ryanair: due compagnie diverse e indipendenti, ma legate da un destino, o meglio, una proprietà, comune.

Negli ultimi mesi il vettore irlandese ha sorpreso il mercato acquistando il 75 per cento delle quote della compagnia fondata dall'ex campione di Formula 1, Niki Lauda (che possiede il restante 25 per cento). Eppure, alla presentazione del nuovo collegamento tra Bergamo e Vienna operato da Laudamotion, l'a.d. della compagnia Andreas Gruber ha voluto fare i dovuti distinguo. L'arrivo in Italia della low fare austriaca in un periodo nel quale la stella di Ryanair è piuttosto offuscata evidentemente è un nodo che vuole sciogliere subito in modo chiaro.

“Siamo due compagnie differenti, con policy e filosofie diverse - assicura Gruber - e preserveremo la nostra indipendenza”. Laudamotion manterrà il suo quartier generale a Vienna, oltre a una propria squadra commerciale e un servizio di customer care gestito in prima persona.

Inoltre, sottolinea il manager, “noi lavoriamo su puntualità e ospitalità a bordo: infatti avremo una policy bagagli diversa da quella di Ryanair”. Dal 1° novembre, i passeggeri della low fare irlandese potranno portare a bordo gratuitamente solo un piccolo bagaglio a mano, ad eccezione di chi acquista il priority boarding. “Noi, invece, continueremo ad accettare a bordo due bagagli a mano, come un trolley e una borsetta”.

Differente sembrerebbe essere anche l'atteggiamento nei confronti della distribuzione: quella tra Ryanair e gli adv, infatti, è una storia d'amore mai decollata: anzi, i rapporti tra la filiera della distribuzione organizzata e la low cost difficilmente potrebbero essere definiti brillanti. Gruber, invece, mostra un atteggiamento di apertura verso il mondo agenziale: “Abbiamo in programma una serie di attività per i dettaglianti - conferma -: per il momento ci rivolgiamo a quelli del mercato austriaco, ma non escludiamo di farlo anche in Italia”.

L'Italia, d'altra parte, è un mercato “che reputiamo fondamentale e dal quale ci aspettiamo molto in termini di risultati”. Dal prossimo 28 ottobre, decollerà il nuovo volo giornaliero non-stop da Bergamo a Vienna, il primo nella storia dei due scali: “Se avrà successo, come pensiamo, prevediamo di intensificare le frequenze”. In questo modo diventano sei le città italiane collegate a Vienna e Berlino da Laudamotion: oltre a Bergamo, anche Bologna, Pisa, Roma, Bari e Napoli.

Nei prossimi tre anni, Ryanair potrebbe poi decidere di acquistare da Lauda le rimanenti quote, arrivando a possedere il 100 per cento della compagnia. “Non è certo ma potrebbe accadere”, commenta sibillino Gruber. Quel che è sicuro, però, sono gli obiettivi: entro fine anno il vettore vuole arrivare a 3 milioni di pax trasportati, che diventeranno 6,2 entro il 2020 grazie a una flotta che conterà 30 Airbus. **O. D.**



**Il ceo di Ryanair Michael O'Leary (a sinistra) con l'a.d. di Laudamotion Andreas Gruber**

Scamolla: «Ci posizioniamo come compagnia di riferimento per i viaggi verso la Federazione russa e i paesi Cis»

## S7 Airlines potenzia la capacità sul Belpaese e spinge sul trade

*WINTER A +20% E PIÙ FREQUENZE PER L'ESTATE*

VERONA – Un 2018 da ricordare per S7 Airlines in Italia, dove di fatto si posiziona quale «compagnia di riferimento per i viaggi dal nostro Paese verso la Federazione Russa e i paesi Cis» come sottolinea Marzio Scamolla, country manager Italy S7 Group. Oggi il vettore opera collegamenti diretti con Mosca e San Pietroburgo da ben 10 destinazioni italiane.

«Per la stagione invernale, la capacità verrà incrementata del 20% grazie anche all'aumento dei collegamenti da e per Torino che saliranno fino a quattro voli settimanali. E dando uno sguardo alla summer 2019 posso anticipare che verranno incrementati i voli da Pisa per Mosca, da Cagliari e da Bari».

Nel frattempo, nei primi nove mesi del 2018, S7 Airlines ha trasportato sui voli in Italia oltre 325 mila passeggeri registrando un incremento del 68% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il load factor si è consolidato con una media dell'81%.

«Per l'intero 2018 stimiamo trasportare sui voli italiani circa 427 mila passeggeri».

Lo sviluppo in Italia sarà legato anche all'aumento della flotta S7 Airlines: «Già durante lo scorso maggio sono arrivati tutti i 17 Embraer 170 che collegheranno le destinazioni di corto raggio. L'espansione della flotta continuerà con i

nuovi Airbus 320neo: il primo è già stato consegnato e permetterà di raggiungere un range di volo di 6 mila 500 km in maniera comoda e più ecologica. Quest'autunno arriverà anche il primo Boeing 737Max, primo aeromobile di questo tipo per il mercato russo».

Ruolo centrale per le vendite in Italia è senz'altro quello ricoperto «dalle agenzie di viaggio e dai tour operator con i quali stiamo cercando di creare stretti rapporti di collaborazione. L'importanza del trade in un mercato come quello italiano è rafforzata dalla decisione presa dalla compagnia due anni fa di aprire un proprio ufficio con sede a Verona: ciò per consentire agli agenti e in generale a tutti i partner del territorio di poter avere un contatto diretto in Italia con il vettore».

S7 ha iniziato la propria avventura in Italia rivolgendosi principalmente a una clientela leisure, grazie ai voli diretti per Mosca e San Pietroburgo. «Da qualche mese però abbiamo messo a punto una serie di prodotti dedicati al traffico business. Tali prodotti sono destinati sia direttamente alle aziende, sia alle agenzie, business travel e tmc che gestiscono tali aziende. Un lavoro a 360 gradi che permette una sinergia perfetta tra trade, vettore e aziende».



# Questione caro fuel: un nodo che ricade sulle agenzie viaggi

**Il rincaro del costo del carburante porta all'aumento del pricing dei pacchetti che gli adv faticano a giustificare al cliente quando devono ritoccare la pratica**

DI ORIANA DAVINI

**L**o scorso giugno i vertici della Iata si sono riuniti a Sidney per fare il punto sulla situazione del trasporto aereo: il 2018 sarà un anno d'oro per i vettori, visto che le stime prevedono un aumento del 7 per cento dei passeggeri e del 10 per cento sul fronte della spesa globale per il turismo consentita dal trasporto aereo.

Insomma, voleremo di più e più spesso, facendo incamerare alle compagnie aeree un utile netto collettivo di 33,8 miliardi di dollari.

Ovvero, 5 miliardi di dollari in meno rispetto a quel che la Iata aveva previsto lo scorso dicembre. Cos'è successo nel frattempo e che fine hanno fatto quei cinque miliardi? La risposta è riassumibile, con le dovute cautele, in due termini: caro carburante.

## I NUMERI DEL RINCARO

Il prezzo del carburante, dice la Iata, rappresenta per le compagnie aeree il 24 per cento dei costi operativi: considerato che l'anno scorso impattava per il 21,7 per cento e che nel 2018 acquistare petrolio costa il 26 per cento in più rispetto a dodici mesi fa, si ha un quadro abbastanza chiaro della situazione.

Far decollare gli aerei, insomma, ai vettori costa sempre di più. E siccome il bilancio va tenuto in utile, è evidente che da qualche parte bisogna comunque recuperare i soldi.

Il modo più semplice, anche se rischioso? Aumentare le tariffe.

Alexandre De Juniac, direttore generale

e chief executive officer della Iata, prevede infatti che "il 2018 non sarà più contrassegnato dalle tariffe basse che hanno invece contraddistinto il 2017, dato l'incremento del prezzo del petrolio".

Infatti, quest'anno, acquistare un biglietto aereo costa il 5,2 per cento in più.

Ma c'è anche chi ha deciso di non toccare il prezzo finale del biglietto e recuperare marginalità su altri fronti: per esempio, quello dei bagagli.

Ecco infatti che molte compagnie, Ryanair in testa, hanno deciso di trasformare in ancillary un servizio che sinora è sempre stato gratuito: vuoi portare il trolley a bordo? Basta pagare un piccolo sovrapprezzo e il gioco è fatto.

Così il vettore incamera nuovi introiti, ma senza intaccare la propria immagine sul fronte del pricing, vero e proprio terreno di battaglia di questi ultimi tempi.

Sia come sia, il discorso riguarda l'intera filiera dei viaggi organizzati: se volare costa di più, perché aumenta la tariffa oppure mi viene richiesto una fee per imbarcare la valigia, anche i prezzi dei pacchetti confezionati dai t.o. dovranno adeguarsi.

E chi è l'ultimo anello di questa catena, la figura di raccordo tra la travel industry e il passeggero che deve imbarcarsi? L'agente di viaggi.

A lui spetta il compito più spiacevole: chiamare il cliente per dirgli che quel pacchetto che pensava di pagare 1000, in realtà costa di più, perché il prezzo del barile di petrolio influisce sulle nostre vacanze.

**LA PAROLA ALLA DISTRIBUZIONE**

Secondo Claudio Busca, direzione generale leisure del Gruppo Bluvacanze, "il fuel surcharge sicuramente sarà uno degli argomenti della prossima stagione invernale, vista anche l'instabilità del dollaro che contribuisce a una maggiore fluttuazione delle tariffe".

La buona notizia è che, per ora, siamo ancora lontani dai picchi del 2012, anno nel quale i prezzi sono schizzati alle stelle.

Inoltre, aggiunge il manager, l'entrata in vigore della nuova direttiva europea sui pacchetti turistici "ha abbassato dal 10 all'8 la percentuale massima dell'adeguamento carburante sull'importo complessivo del viaggio: cosa che mette in difficoltà i tour operator, ma aiuta le agenzie".

## IL PEGGIOR DETERRENTE

Eppure, avvisa Ivano Zilio, presidente di Primarete, "il peggior deterrente per un cliente è quando viene chiamato dall'agenzia per un aumento del prezzo, dovuto a un improvviso aumento del costo del petrolio". In quel momento, anche se i dettaglianti non hanno alcun potere sulla questione, "nella sua testa il riflesso negativo è tutto per l'agenzia".

La comunicazione del fuel surcharge, insomma, "è legata all'esperienza e alla professionalità di chi propone la vendita al cliente finale - è il parere di Alessia Pagelli, direzione commerciale di Uvet -. Quello che notiamo all'interno della nostra realtà è che, sempre di più, gli adv spingono il cliente a scegliere operatori che propongono il 'Prezzo finito'. Oppure - aggiunge -, in alternativa, operatori che offrono la possibilità di fissare il prezzo in fase di prenotazione, per evitare spiacevoli situazioni a ridosso della partenza".

Su questo aspetto concorda anche Massimo Caravita, presidente di Marsupio Group: "Già da qualche anno il fuel surcharge rappresenta un vero problema per le agenzie di viaggi".

Tanto che "alcune inseriscono l'adeguamento carburante previsto già in fase di costruzione del pacchetto: non sempre però è possibile, perché il rischio è di essere fuori mercato, se il cliente inizia a

comparare diversi preventivi".

## COSA POSSONO FARE I TOUR OPERATOR

Se il caro petrolio non si può combattere, o comunque non è nel potere dell'industria dei viaggi farlo, i tour operator possono comunque mettere in atto una serie di azioni che aiuterebbero i dettaglianti e, di conseguenza, le vendite.

Per esempio, spiega Paola Frigerio, direttore leisure, marketing e network di Frigerio Viaggi, "sui cataloghi e nelle quotazioni web, gli operatori dovrebbero riportare uno spazio apposito, dove comunicare il costo del carburante e il tasso di cambio utilizzati al momento del calcolo della quotazione".

Questo per aiutare l'agente nell'onere della comunicazione al cliente finale: "Occorre far capire in modo inequivocabile che questa informazione è fruibile da subito e che, se c'è stata una variazione, è indipendente dalla volontà dell'agente stesso".

## OCCHI PUNTATI SUL PREZZO FINALE

Oltre che una questione di comunicazione, sottolinea Andrea Pesenti, direttore commerciale di Seanet, servirebbe più chiarezza.

"Il caro carburante è un argomento ostico per le adv e, a volte, la sensazione è che ci sia uno scaricabarile sui punti vendita - dice -: oggi i tour operator tendono a tenersi bassi sul costo del barile all'interno del pacchetto per non alzare troppo il prezzo finale. Lato t.o. è comprensibile, lato agenzia complica le cose".

Una conclusione sulla quale concorda anche Claudio Busca, direzione leisure del Gruppo Bluvacanze: "I t.o. dovrebbero tutti avere meno attenzione al prezzo finale e iniziare a quotare in modo corretto il prezzo del carburante".

La soluzione? "Come network - conclude Busca - mi piacerebbe che tutti i t.o. raggiungessero un accordo di filiera per stabilire delle regole chiare: sarebbe un gran passo avanti se all'interno del prezzo finale si inserisse direttamente in quota anche la previsione media di adeguamento carburante".



### Rischio competitività

“Alcune adv - dice Massimo Caravita, presidente Marsupio - inseriscono l’adeguamento carburante previsto già in fase di costruzione del pacchetto: il rischio è di essere fuori mercato”



### Impatto sull’intermediazione

Per Ivano Zilio, presidente di Primarete “il peggior deterrente per un cliente è quando viene chiamato dall’agenzia per un aumento del prezzo, dovuto a un improvviso aumento del costo del petrolio”



### Comunicazione chiara

“Sui cataloghi e nelle quotazioni web - dice Paola Frigerio, direttore leisure, marketing e network Frigerio Viaggi - i t.o. dovrebbero riportare uno spazio apposito, con il costo fuel e il tasso di cambio utilizzati”

**Il tema, prevedono i network, sarà uno degli argomenti caldi della prossima stagione invernale 2018/2019**



### L’auspicio

“Mi piacerebbe che tutti i t.o. raggiungessero un accordo di filiera per stabilire delle regole chiare: sarebbe un gran passo avanti” è l’opinione di Claudio Busca, direzione leisure del Gruppo Bluvacanze

**La direttiva pacchetti Ue pone comunque un limite all’aumento tariffario applicabile dai t.o. e legato a questa causa**



*A Bergamo la prima scuola di alta formazione*

# Aerei in sicurezza

## Academy per tecnici manutentori

Pagina a cura  
di **FILIPPO GROSSI**

**E**nata a Bergamo la prima accademia in Italia di alta formazione per tecnici manutentori aeronautici. Aea (Aircraft engineering academy), l'accademia creata da Seas in partnership con Sacbo, comune di Bergamo, università degli studi di Bergamo e Ryanair, costituisce l'unico progetto formativo di questo genere nel nostro paese e rappresenta la risposta al bisogno di specifiche figure professionali competenti nell'ambito dell'aeronautica. Da ciò che emerge da un'indagine condotta da Boeing, infatti, nei prossimi vent'anni ci sarà una necessità di circa 750 mila tecnici manutentori aeronautici a livello mondiale di cui 130 mila circa soltanto in Europa: una figura professionale molto richiesta dal mercato, ma di difficile reperimento. Per questo motivo, è nata l'accademia, la cui prima classe partirà a gennaio 2019, i cui partecipanti avranno molte opportunità professionali in considerazione anche del fat-

to che il traffico aereo (e il relativo mercato) rappresenta un settore in forte crescita. Nello specifico, Aea costituisce un corso post diploma che prevede 60 studenti all'anno che avranno l'opportunità di formarsi nel campo della sicurezza dei mezzi aeronautici, ambito che richiede competenze sempre più specializzate. Il corso avrà una durata di 4 anni così suddivisi: due anni di formazione teorica (le lezioni saranno tenute presso l'Istituto Paleocapa di Bergamo) e due anni di pratica da svolgere «sul campo» direttamente assunti da Seas, compagnia di servizi per l'aviazione specializzata in manutenzione d'aerei e gestione delle operazioni di terra. La partnership con l'università degli studi di Bergamo supporterà il progetto attraverso una collaborazione disciplinare e il contributo di alcuni suoi docenti. Tra i requisiti necessari per accedere all'accademia vi sono una buona conoscenza dell'inglese e una grande passione per la parte tecnica dell'ingegneria aeronautica. Per iscriversi all'accademia e per avere maggiori informazioni, occorre consultare il sito internet: [www.training-aea.it](http://www.training-aea.it).



## Leonardo fa affari con l'aeronautica cinese

Il gruppo sta per siglare un accordo con Comac per partecipare alla produzione del nuovo Cr929: il cambio di rotta arriva dopo anni in cui i rapporti internazionali erano finiti in secondo piano. Si aprono spazi anche in India, dove ora spadroneggia la Francia

*In questo settore*

*Pechino si appoggia all'alleanza*

*con la Russia di Putin*

*Il premier Conte*

*incontrerà a Delhi il suo omologo*

*Modi a fine mese*

di **SERGIO BARLOCCHETTI**

■ Grandi manovre e ottime possibilità in vista per l'industria aerospaziale italiana. Leonardo (Finmeccanica) starebbe formalizzando un accordo con il colosso cinese Comac (Commercial aircraft of China), per la fornitura di strutture e parti della fusoliera del nuovo aeroplano per trasporto passeggeri Cr929, un bireattore con cabina larga (classe wide body) che sulla carta farebbe concorrenza al Boeing 787. Un aeroplano che la Cina sta sviluppando insieme con la russa United aircraft corporation (Uac), ovvero il grande consorzio di aziende aerospaziali voluto da Vladimir Putin, che raggruppa i nomi più illustri della tradizione aerospaziale dell'ex Unione sovietica.

L'occasione per l'Italia è ottima sia dal punto di vista industriale, sia da quello politico, poiché internazionalizzare le attività aerospaziali è un'attività che paga sul lungo periodo e nella quale l'Italia, dopo gli anni Ottanta, l'Italia ha progressivamente ceduto terreno ad altre nazioni.

Per Leonardo, che sul versante atlantico vanta consorzi importanti (tra tutte, le attività negli Usa), questa rappresenta una porta d'ingresso nell'industria aeronautica cinese, un colosso da quasi 200.000 dipendenti che per precisa missione governativa deve portare la Repubblica popolare al passo con le industrie occidentali entro il 2035.

Nessuna nazione vuole perdere questo treno, ma l'Italia stavolta si trova in una posizione di lieve vantaggio poiché ha già maturato ampia esperienza grazie alle attività di Superjet international (Sji), la joint venture

creata tra l'italiana Alenia Aermacchi e la russa Sukhoi nel 2007 con un rapporto azionario del 51% a favore degli italiani.

L'intento, allora, era quello di creare e commercializzare l'aeroplano da 100 posti. Nel 2016, quando Alenia Aermacchi era confluita nella divisione aerostutture di Leonardo, il 90% delle quote era stato ceduto ai russi mantenendo soltanto un 10%. I russi hanno sempre dimostrato grande apprezzamento per la qualità del lavoro italiano, ed essendo storicamente legati alla Cina per le forniture aeronautiche, civili e militari (la produzione cinese è ancora ampiamente realizzata su licenze russe) vedono con favore l'ingresso di Leonardo nel programma Cr929.

Insomma, come se, 40 anni dopo e nonostante i successi raggiunti da nostro Paese con la produzione di

velivoli Atr (il cui ad e parte della governance sono italiani), stessimo cercando di riparare all'errore di non essere voluti entrare direttamente e con decisione nel consorzio europeo Airbus.

Ma l'Europa dell'industria aeronautica è sempre divisa. Uno schiaffo alla politica della difesa unica europea e al tempo stesso un monumento alle politiche industriali nazionali è quanto sta facendo la Francia in India: la Dassault, che nel settembre 2016 aveva stipulato un accordo intergovernativo per la fornitura di 36 velivoli militari Rafale, si è impegnata a compensare all'India il 50% del valore dell'acquisto dei jet attraverso una serie di joint venture, utilizzando il consorzio creato nel febbraio del 2017 e chiamato Dassault reliance aerospace ltd (Dral), che dall'ottobre 2017 si sta organizzando per pro-

durre a costo inferiore rispetto a quanto avvenga in Francia, dapprima parti per i jet d'affari Falcon 2000 e,

in una seconda fase, anche elementi per i velivoli Rafale. Non a caso una squadra formata da diversi manager

e capireparto indiani si è trasferita per sei mesi a Biarritz, presso gli stabilimenti di Dassault, al fine di completare l'addestramento intensivo ai processi produttivi francesi. E proprio con l'India potrebbe essere arrivata anche la grande occasione italiana dopo sette anni di rapporti molto tesi per le vicende dei nostri fucilieri e degli elicotteri AgustaWestland: la presidenza del Consiglio ha confermato la visita della delegazione italiana a Delhi nell'ambito dei lavori dell'India Italy technology summit che si svolgerà il 29 e 30 ottobre prossimi. Occasione nella quale il nostro premier Giuseppe Conte incontrerà il primo ministro indiano Narendra Modi.

Un viaggio che vedrà anche la partecipazione di diverse aziende italiane operanti in più settori, dall'Ict per la sicurezza cibernetica e le telecomunicazioni, all'aerospazio, con progetti su satelliti, componentistica aeronautica, sistemi elettronici ed aeroporti, ma anche iniziative per la creazione di progetti congiunti nell'ambito dell'energia pulita, della sanità, dei trasporti e della cultura. Compresa l'opportunità di riconoscere i titoli di studio tra i due Paesi, scambiarsi ricercatori e condividere i risultati di progetti di ricerca. Un treno da non perdere per nessun motivo.

(Approfondimenti sul sito della Verità all'indirizzo [social.laverita.info/LeonardoCina](http://social.laverita.info/LeonardoCina)).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

