

# Economia 62,7

dollari il prezzo del greggio

Il Brent ha toccato ieri i 62,7 dollari al barile e il Wti i 53,8 dollari. Quotazioni ai massimi degli ultimi due mesi anche per effetto del minor numero di nuovi pozzi aperti negli Usa

**KAIROS**  
a Julius Baer Group company

Indice delle Borse			
FTSE MIB	19638,64	-0,35%	↓
Dow Jones	Borsa Chiusa	-	↔
Nasdaq	Borsa Chiusa	-	↔
S&P 500	Borsa Chiusa	-	↔
Londra	6970,59	0,03%	↑
Francoforte	11136,20	-0,62%	↓
Parigi (Cac 40)	4867,78	-0,17%	↓
Madrid	9053,80	-0,17%	↓
Tokyo (Nikkei)	20719,33	0,26%	↑
Cambi			
1 euro	1,1362 dollari	-0,35%	↓
1 euro	124,6000 yen	-0,14%	↓
1 euro	0,8830 sterline	0,20%	↑
1 euro	1,1343 fr.sv.	0,11%	↑
Titoli di Stato			
Titolo	Ced.	Quot.	Rend. netto %
Btp 03-01/08/34	5,000%	122,00	2,65
BTP14-27/10/20	1,250%	102,35	1,06
BTP16-24/10/24	0,350%	95,28	2,19
BTP109-15/09/41	2,550%	103,82	3,38
SPREAD BUND / BTP 10 anni		254 pb.	

## La Lente

di Rita Querzè

### Il rischio di non avere un piano di successione

I consigli di amministrazione sono attrezzati per gestire il rischio d'impresa? Gli amministratori hanno a disposizione strumenti e processi efficaci per valutare tutte le implicazioni dei rischi aziendali? Questi i temi approfonditi ieri durante la terza edizione di *Smart Boards*, il primo osservatorio sulla composizione ed efficacia dei cda, organizzato da Valore D e dal Comitato delle Alumnae In The Boardroom, in collaborazione con Borsa Italiana. Nell'occasione il Dipartimento di Ingegneria gestionale del Politecnico di Milano, diretto da Marco Giorgino, ha presentato una ricerca sul rapporto rischio-impresa. Dal campione emerge che un'ampia maggioranza (64%) delle aziende ha un board abbastanza snello (tra i 7 e 12 componenti) e solo il 12% delle società monitorate ha invece un cda con più di 12 membri. Da notare che l'età media dei consiglieri nel 64% dei casi è superiore ai 50 anni e che ormai la *gender diversity* è un dato acquisito, grazie alla legge in materia. In due società quotate su tre i consiglieri donna rappresentano una percentuale compresa tra il 26% e il 50%. La ricerca rivela che mancano piani di successione in più di un'azienda su due (54%). Una mancanza di strategia a lungo termine che riguarda in particolare la figura dell'amministratore delegato: solo il 15% di aziende ha il «candidato in panchina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Alitalia, vertice Ferrovie-Lufthansa

## La trattativa sulla flotta e gli esuberanti

Incontro a Francoforte con i manager della compagnia. Il nodo del controllo

MILANO Sarebbe l'ipotesi più praticabile se i tedeschi facessero uno sforzo in più. Un sacrificio sui numeri per rendere «digeribile» anche al governo un accordo su Alitalia che permetterebbe a Lufthansa di prendersi il mercato italiano. Quel numero di tagli della proposta originaria di Lufthansa — che oscilla in una forchetta tra i 5 mila e i 6 mila (considerando però anche l'handling fuori dal perimetro attuale) — non è accettabile e sta alimentando il malessere dei sindacati con comunicati al vetriolo e richieste di tavoli urgenti al ministero dello Sviluppo.

Ieri si è partiti da lì a Francoforte. Nella trattativa che ha coinvolto i vertici di Ferrovie dello Stato — che ha presentato una proposta di acquisto della compagnia a patto di trovare un partner industriale — e quelli di Lufthansa. All'incontro non era presente Gianfranco Battisti, ma c'erano tutte le prime linee di Fs supportate dai consulenti di Mediobanca e McKinsey. A tenere le fila Roberto Mannozi, capo dell'amministrazione e controllo, e Fabrizio Favara, numero uno delle strategie. Una fonte vicina al dossier racconta che i nodi sono almeno tre e non sono stati ancora sciolti: 1) il numero dell'organico della newco, sui quali pendono i maggiori interrogativi da parte dei tedeschi abituati a rovesciare come un calzino com-



**1 Al vertice**  
Carsten Spohr, 52 anni, Ceo di Lufthansa



**2 Il profilo**  
Gianfranco Battisti, 57 anni, Ceo di Ferrovie



**3 Chi è**  
Edward Bastian, 61 anni, Ceo di Delta Air Lines

pagnie sull'orlo del fallimento (vedi Swiss Air e Austrian Airlines); 2) la flotta di aerei a corto, medio e lungo raggio da utilizzare partendo dai 70 (su 126) della proposta originaria, e qui la volontà di Fs (e del governo) è alzare la posta perché significherebbe tutela-

**I tagli al personale**  
Lufthansa vuole ridurre il perimetro di Alitalia di 5 mila unità e sta trattando con Fs

re ancor più il personale di volo; 3) l'assetto societario. Lufthansa ha le spalle finanziarie per prendersi il 100% di Alitalia senza particolari problemi e non sarebbe comunque disposta a scendere sotto il 51% per poterne avere il controllo in consiglio e per nominare un amministratore delegato di fiducia. Ma qui la trattativa rischia di arenarsi. L'esecutivo non è disposto a scendere a compromessi. Il ministro dello Sviluppo e vicepremier, Luigi Di Maio, ha chiarito che il governo pretende di avere almeno il 51% per lo stesso

motivo. Per nominare un manager al timone della nuova Alitalia in modo da non ridurre il grado di connettività del Paese e le rotte intercontinentali su Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia. Il capo di Ferrovie, Battisti, però non vuole stressare i conti del gruppo ferroviario e si sarebbe detto disponibile a detenere una partecipazione non superiore al 30%. D'altronde per supportare l'operazione Fs — che ha già un debito di 7,2 miliardi — dovrà emettere altri bond sul mercato. Ha appena lanciato un piano da sei mi-

liardi per l'acquisto di 600 treni pendolari. Il programma, eredità della gestione Mazzoncin, prevede un'ulteriore tranche di obbligazioni per quattro miliardi da qui ai prossimi 4 anni. L'ultima emissione (del 2017) è stata di 600 milioni a un tasso bassissimo, dello 0,87% per cento, inferiore di 13 punti al merito di credito di Cdp. Considerando che è salito in questi sei mesi il rischio Paese, Ferrovie rischia ora di finanziarsi sul mercato attorno al 4% lordo: significherebbe 200 milioni in più all'anno di interessi da dover riconoscere ai sottoscrittori. A conti fatti, l'ammontare di venti treni pendolari. Per raggiungere quel 51% è ineludibile una quota detenuta dal ministero del Tesoro, tramite una conversione di parte del prestito ponte da 900 milioni su cui pende un'indagine della Commissione Ue per «aiuto di Stato». E il coinvolgimento di un'altra azienda pubblica, come Leonardo o Poste.

Con tutti questi paletti l'offerta congiunta Delta Air Lines ed Air France-Klm, per rilevare ciascuna il 20% della newco, rischia di essere l'unica praticabile. Ma non convince fino in fondo. Perché replica il modello fallimentare sperimentato con Etihad. Con una governance confusa in un mercato diventato altamente competitivo.

Fabio Savelli  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Einaudi-Ubi

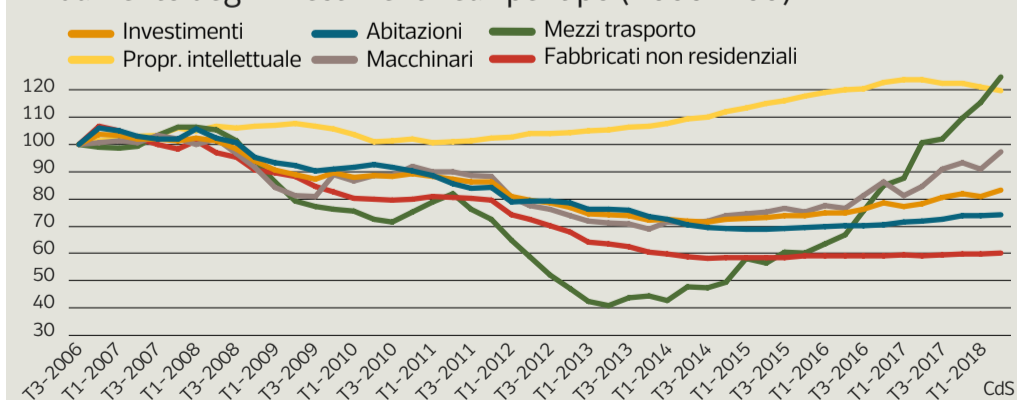
di Sergio Bocconi

«La manovra avrebbe potuto e dovuto concentrarsi sugli investimenti infrastrutturali. L'economia italiana ha rallentato nel 2018, non è ancora in recessione ma la crescita del Pil dovrebbe collocarsi tra lo 0,6% e lo 0,9%, il debito pubblico non scenderà e l'aumento dell'Iva nel 2020 sembra inevitabile». Così ieri l'economista Mario Deaglio, presentando il 23esimo Rapporto sull'economia globale e l'Italia, promosso da Centro Einaudi e Ubi Banca, ha sottolineato come la «ripresa incompiuta» del nostro Paese sia da attribuirsi principalmente all'«insufficiente investimento, sia lordo sia netto, in rapporto al Pil».

«La distanza dell'Italia dalla Ue in termini di investimenti mai realizzati nel periodo 2009-2017 equivale a 77 miliardi», ha detto Deaglio, «il costo di non investire, ossia la quota di Pil persa durante i

## Il vero freno alla crescita? In Italia deficit record di investimenti: 77 miliardi

Andamento degli investimenti reali per tipo (2006=100)



nove anni, è pari complessivamente a 8,1 punti, 0,9 per anno». Cosa ha significato tutto ciò? «Si sarebbero creati 1,2 milioni di posti di lavoro, il tasso di disoccupazione sarebbe verosimilmente sotto il 7%, la fuga dei giovani italiani sarebbe minore e probabilmente anche la qualità dell'immigrazione sarebbe diver-

sa». La manovra non cambia la rotta. Anzi. Il reddito di cittadinanza è «poca roba» in termini di impatto sull'andamento del Pil italiano «soprattutto nel 2019», dato che la misura sarà efficace solo per una parte dell'anno. Inoltre si stima che la spesa aggiuntiva per il 35-40% «andrà all'estero: verrà utilizzata per

acquisti che vanno dal petrolio a prodotti cinesi». «Ora più che mai abbiamo bisogno di politiche a sostegno della crescita. Dobbiamo decidere, subito, come impiegare il nostro tempo per lo sviluppo e contrastare la recessione», ha detto Carlo Bonomi, presidente di Assolombarda.

Riguardo al nostro Paese nello studio si rileva poi che per le banche la situazione dei crediti deteriorati è migliorata. «I bubboni sono scoppiati», ha detto Deaglio, «Ciò ha portato a una debolezza degli istituti italiani, anche in Borsa, e si potrebbe riscontrare una loro vulnerabilità ad acquisti, ma nel mondo i gruppi bancari hanno altro a cui pensare», con riferimento in primo luogo ai derivati.

Nel rapporto, che dedica ampio spazio allo scenario mondiale si sottolinea infine che «l'economia globale sta rallentando e quella Usa, formalmente protagonista della scena, ha preso a scricchiolare». Come si esce da una situazione di questo genere? Deaglio risponde così: «L'unica soluzione che sta prendendo corpo è la sostenibilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA