

# UN 2018 DI FUOCO PER ILVA E ALITALIA ANAS-FS ALLA PROVA DEL MERCATO LEONARDO E ATLANTIA SI RILANCIANO

> ALESSANDRO RIGHI

**N**on solo i nodi irrisolti dell'Ilva e di Alitalia. L'agenda del 2018 per le grandi imprese di Stato sarà piena di appuntamenti cruciali. Dal nuovo piano industriale di Leonardo alla scommessa di Fincantieri e Atlantia che puntano a crescere sui mercati internazionali. Senza parlare del debutto per il colosso nato dalle nozze tra Ferrovie e Anas con l'obiettivo di dare vita ad un nuovo player infrastrutturale.

A PAGINA 5



## Un 2018 di fuoco per Ilva e Alitalia Leonardo e Atlantia si rilanciano

Il rebus dell'acciaio e della compagnia di bandiera  
L'ex Finmeccanica torna a scommettere sugli elicotteri

di ALESSANDRO RIGHI

**N**on solo i dossier incandescenti dell'Ilva e di Alitalia. Sarà un 2018 caldo anche per le grandi imprese di Stato che navigano in acque decisamente più tranquille verso orizzonti ambiziosi. Tra nuovi piani industriali e strategie da mettere a punto per l'anno che verrà. All'insegna di grandi scommesse imprenditoriali per puntare alla crescita sui mercati internazionali, come quelle di Fincantieri e Atlantia, e di operazioni ancora aperte per dare vita a nuovi player infrastrutturali, come nel caso della fusione tra Ferrovie dello Stato e Anas.

ALI D'ACCIAIO

Uno dei dossier più complessi resta sicuramente quello dell'Ilva. Con l'incognita del ricorso della Regione Puglia e del Comune di Taranto pendente dinanzi al Tar a tenere con il fiato sospeso Governo e sindacati. Un ostacolo alla chiusura della trattativa per un accordo sul piano di Am Investco, la cordata guidata da Arcelor Mittal. Dopo il sostanziale via libera della Ue, che ha con-

testato aiuti di Stato pregressi per appena 84 milioni, e la prospettiva di un ingresso di Cassa depositi e prestiti nella cordata al fianco di Intesa San Paolo, è quindi soprattutto sul rapporto con gli enti locali che si giocherà il futuro dell'acciaieria di Taranto. Ma, quanto a delicatezza, non scherza neppure la vicenda Alitalia. Dopo la clamorosa bocciatura da parte dei lavoratori del piano di ristrutturazione con il referendum di fine aprile, si è chiusa la stagione, che aveva destato attenzione e speranze, targata Etihad, e la compagnia è in amministrazione straordinaria dal 2 maggio scorso. La missione della terna commissariale, composta da **Luigi Gubitosi**, **Enrico Laghi** e **Stefano Paleari**, è quella di vendere la compagnia. La procedura è entrata nel vivo con le offerte vincolanti, big come Lufthansa ed EasyJet. Ma non sono ancora chiari i tempi dell'operazione: l'obiettivo è quello di chiudere prima delle prossime elezioni politiche. Intanto, sul fronte operativo e industriale, Alitalia sta recuperando nei ricavi e punta su nuove destinazioni di lungo raggio per il 2018. Anche se, avverte Gubitosi, "la compagnia sta meglio ma non sta ancora bene". Insomma, il volo è ancora lungo.

Per Leonardo, le sfide del 2018 cominciano già il 30 gennaio, quando è prevista, da parte del cda, l'approvazione del nuovo piano industriale, che sarà presentato a Vergiate (Varese), dove si trova uno dei più importanti siti della divisione elicotteri del gruppo. L'ad **Alessandro Profumo**, che a maggio ha preso le redini del gruppo al posto di **Mauro Moretti**, ha del resto annunciato che sarà proprio l'elicotteristica, insieme ad aeronautica ed elettronica della difesa e sicurezza, un dei tre pilastri sui quali poggerà il nuovo piano industriale. Insomma, il rilancio del gruppo passerà dagli elicotteri, comparto che ha visto, nel corso del 2017, il superamento delle criticità riscontrate. Un anno quello che si sta per concludere che, d'altra parte, per ammissione dello stesso Profumo, ha segnato il livello più basso proprio per i problemi dell'elicotteristica che, però, sono "assolutamente temporanei". Decisiva, per la ripartenza di Leonardo, sarà la crescita dei ricavi e l'offensiva sui mercati internazionali con il rafforzamento dei presidi commerciali per il quale è stata creata una nuova struttura. Inevitabile, d'altro canto, che la rotta di Leonardo si intersechi con quella di Fincantieri nella cruciale partita che entrerà nel vivo nel 2018. Dopo il colpo di scena, ad agosto, arrivato con la decisione del Governo francese di nazionalizzare i cantieri navali di Stx quando ormai il gruppo navalmeccanico guidato da **Giuseppe Bono** era ormai a un passo dal traguardo, Italia e Francia nello scorso settembre hanno raggiunto un accordo che, oltre a sciogliere il nodo dei cantieri bretoni, definisce un percorso di integrazione sul militare tra Fincantieri e Naval Group. Il primo step è quello del perfezionamento dell'accordo per Stx, dove Fincantieri deterrà una quota del 50% più un 1% in prestito per 12 anni. Si attende ora la conclusione di alcuni passaggi da parte francese per arrivare al closing all'inizio del prossimo anno. A febbraio, Fincantieri presenterà, inoltre, il nuovo piano industriale che terrà conto del nuovo perimetro con Stx. Più tempo ci vorrà sul fronte militare: la road map dell'operazione prevede un lavoro dei gruppi di studio fino al 30 giugno prossimo. Ed è qui che, per tutelare le pro-

prie competenze, Leonardo punta a partecipare al tavolo negoziale con la joint venture Orizzonte Sistemi Navali, costituita al 51% da Fincantieri e al 49% da Leonardo. Se Fincantieri guarda alla Francia, i riflettori di Atlantia sono sempre puntati alla Spagna. Ora, si attende la decisione della Cnmv, la Consob spagnola, alla controfferta su Aberthis, presentata Acs, la società che fa capo al patron del Real Madrid Florentino Perez, attraverso la controllata tedesca Hochtief. Il via libera non dovrebbe arrivare prima della metà di gennaio. Il gruppo italiano ha a disposizione diverse settimane per decidere come rispondere all'offensiva spagnola. Quello che è certo è che, come l'amministratore delegato di Atlantia **Giovanni Castellucci** ha ribadito, quella del gruppo italiano non è l'ultima offerta: quella presentata a maggio, che prevede 16,5 euro per azione, non è definitiva. Il gruppo, ha assicurato, ha "abbastanza risorse finanziarie per sostenere una eventuale guerra di rilanci". Insomma, il fronte spagnolo è tutto aperto e promette scintille.

#### BINARIO STRADALE

Ma il 2018 sarà anche l'anno di un'altra importante aggregazione nel settore delle infrastrutture. A quasi due anni dall'annuncio, la fusione tra Ferrovie dello Stato ed Anas è arrivata al traguardo. Il Mef e il Mit hanno firmato i relativi decreti e dopo il via libera degli organi societari, quella che decollerà è un'operazione dai grandi numeri. Infatti, con il conferimento di Anas nel perimetro delle Ferrovie dello Stato, il gruppo gestirà una rete di 50 mila chilometri in totale e darà lavoro a circa 81 mila persone. Genererà un fatturato di 10,5 miliardi di euro, investimenti per 8,1 miliardi, con un patrimonio netto totale di 41 miliardi. Nascerà, dunque, un soggetto imprenditoriale, che grazie allo sviluppo di sinergie, punta a competere sui mercati internazionali, soprattutto sul fronte della realizzazione di grandi infrastrutture di trasporto.