

AL FESTIVAL DELL'ECONOMIA

Rossi e Giavazzi

“Banche fuori dai fondi comuni”

Il giurista e l'economista a Trento: tagliamo gli incroci fra credito e imprese

FRANCESCO MANACORDA

INVIATO A TRENTO

Francesco Giavazzi lancia la proposta dal palco del Festival dell'Economia di Trento richiamando il Glass-Steagall Act, la norma Usa del '33 che separava le banche d'investimento da quelle commerciali: «Introduciamo in Italia una legge che vieti alle banche di possedere società di gestione di risparmio, proprio come è stato fatto in Israele due anni fa. È l'unico modo per difendere i risparmiatori». Guido Rossi approva entusiasta e rilancia: «Sono assolutamente d'accordo. Ma che sia fatto per legge, con un'applicazione puntuale e non - dice con una battuta - come i consigli che dà il Governatore della Banca d'Italia. E poi comincerei a regolare la partecipazione delle banche nelle imprese industriali e viceversa. Una misura che risolverebbe molti problemi che oggi vengono discussi». Giavazzi annuisce.

All'appuntamento finale del Festival i due pesi massimi

dell'Economia e del Diritto - arbitro il direttore de La Stampa Giulio Anselmi - non incrociano i guantoni ma stilano anzi assieme e in diretta quello che assomiglia a un "Manifesto di Trento". Un manifesto che difende le virtù del mercato, ma anche e soprattutto quelle della sua regolamentazione, e mette nel mirino i conflitti d'interesse: siano quelli delle banche che spingono i clienti a comprare i propri fondi d'investimento, quelli delle imprese che partecipano al capitale degli istituti di credito che poi le finanzieranno, ma anche quelli dei consiglieri abbagliati dalle stock option. Dal palco arriva infatti anche una terza proposta, formulata da Giavazzi e sulla quale Rossi si dice perfettamente in linea: «Bisognerebbe vietare che i membri non esecutivi del consiglio d'amministrazione di una società, compreso quindi il presidente se questo non è esecutivo, abbiano le stock option. Sennò gli incentivi dei consiglieri si allineano perfettamente a quelli dell'amministratore de-

legato e il consiglio perde così quel suo ruolo 'terzo' che dovrebbe essere di garanzia per tutti gli azionisti».

Dove entrambi si trasformano invece in "mercantisti" - per dirla alla Tremonti - puri e duri è di fronte a caso Alitalia. La compagnia di bandiera, dice Giavazzi, «è un'azienda che nei dodici anni passati ha chiuso in attivo una sola volta e oggi perde 2 milioni di euro il giorno. In tutti i paesi del mondo si fallisce, non c'è nulla di tragico. In Europa lo hanno fatto Belgio e Svizzera. Alitalia prima fallisce meglio è». E anche per Rossi, «Alitalia doveva fallire, ma tempo fa. Del resto la Sabena lo ha fatto ed è ripartita dalla sera alla mattina».

Le proposte comuni non sono solo il divertimento di due intellettuali che d'abitudine non lesinano critiche, meglio se affilate, al capitalismo nostrano. Il mercato, ricorda Giavazzi, «è una grande opportunità per i giovani, per i più deboli, per chi vuole sbloccare la società. Per questo, se gli si

vuole dare un'etichetta, il mercato è di sinistra». E gli eccessi del mercato, come le bolle finanziarie - ultima quella dei subprime - che scoppiano - «vuol dire che il mercato va regolamentato, ma non significa certo che non ci voglia».

Rivendica il suo sostegno al mercato Rossi: «Non vorrei che mi si facesse passare per uno che vuole abolire il mercato - spiega adesso - perché se c'è una legge Antitrust in Italia è merito mio». E certo, il mercato finanziario va regolamentato, secondo il professore anche a livello europeo, ma per farlo servono soprattutto strumenti: «Di leggi ce ne sono anche troppe. Il problema è farle rispettare».

Rossi prende ad esempio proprio il caso Alitalia, dove nelle scorse settimane il titolo è schizzato, senza essere sospeso, sull'onda di voci infinite: «Ci vogliono autorità di vigilanza che vigilino e ci vuole enforcement. La nostra Consob si è dimostrata senza poteri e in qualche caso un po' distratta».

«La Consob ha pochi strumenti, ma in qualche caso è anche distratta»



Guido Rossi



Francesco Giavazzi

ROSSI e Giavazzi
 “Banche fuori dai fondi comuni”
 Il giurista e l'economista discutono di mercato e di imprese

SUPER DREN
 MISSION CELLULITE

IL TRATTAMENTO TRAPIANTO
 A BASE DI CELLULITE

IL NUMERO UNO DI AIR FRANCE CONFERMA IL GIUDIZIO DELL'EX PRESIDENTE PRATO

Spinetta: Alitalia? Serve un esorcista

La Iata prevede nel 2008 "un rosso di 6,1 miliardi per le compagnie di tutto il mondo"

LUIGI GRASSIA

ROMA
 Adesso lo dice anche il presidente di Air France-Klm, Jean-Cyril Spinetta: «Per Alitalia ci vuole l'esorcista. Aveva ragione l'ex presidente Maurizio Prato, sembra proprio che non ci siano altre strade per salvare quella compagnia». Delle trattative di acquisizione fallite Spinetta dice «mi dispiace ancora, perché io ci ho creduto molto», e quanto al nuovo tentativo di cessione avviato dal governo Berlusconi sembra troncarsi il discorso: «Ne restiamo fuori. Con noi non c'è stato alcun contatto. Non ho sentito neanche Intesa Sanpaolo» (che si appresta ad assumere il ruolo di advisor). Eppure Spinetta non chiude del tutto la porta: «Una ripresa futura delle trattative mi pare difficile» (ma non impossibile, par di capire). «I colloqui possono sempre ripartire, ma nell'attuale conte-

sto economico non posso dire ai miei azionisti che questo creerebbe valore».

Quando si negoziava la cessione di Alitalia il greggio costava sugli 85 dollari al barile mentre adesso oscilla attorno al prezzo di 130 e questo cambia le prospettive di tutti i bilanci: di quello sano di Air France-Klm e ancor di più di quello in profondo rosso di Alitalia, che dunque diventa, come compagnia, un boccone ancora più difficile da digerire per chiunque avesse in mente di comprarla.

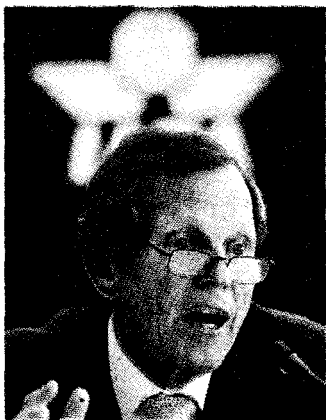
Spinetta ha detto queste cose a Istanbul (Turchia) dove è in atto la riunione annuale della Iata, che federa le grandi compagnie aeree di tutto il mondo. Il direttore generale della Iata, Giovanni Bisignani, che fra l'altro è stato anche numero uno dell'Alitalia, ha dovuto rivedere al ribasso le previsioni per il 2008. Gli esperti della federazione fanno due stime: se il greggio si mantiene

durante i dodici mesi a un prezzo di 106,5 dollari al barile, il complesso delle compagnie perderà (in tutto il mondo) 2,3 miliardi di dollari, e questo sarebbe già un guaio, mentre se il costo medio non si schioda dai 135 dollari al barile il rosso arriverà a 6,1 miliardi e questo sarebbe un trauma e provocherebbe senz'altro dei fallimenti. Questa seconda ipotesi sembra la più realistica, e se si avvera, sintetizza Bisignani, «le prospettive del settore aereo saranno le più tetre possibili. Ci stiamo addentrando in un territorio sconosciuto. Abbiamo tutti gli elementi per una nuova tempesta».

Alitalia sta particolarmente male perché a questi dati negativi di sfondo, che pesano su tutte le compagnie, la ex compagnia di bandiera aggiunge di suo una serie di problemi che i vertici aziendali, i sindacati e la politica non hanno saputo risolvere e anzi hanno aggravato. Per esempio, è stato

chiesto a Spinetta, di chi è la colpa del fallimento dell'accordo con Air France? Dei sindacati o della politica? «Non c'è stato un ostacolo in particolare - ha risposto Spinetta - è stato tutto molto complesso».

Ieri il ministro ombra del Pd per l'Economia, Pierluigi Bersani, attaccava: «Se alla fine della fiera il governo otterrà condizioni inferiori all'offerta che aveva presentato Air France, saranno guai per i lavoratori e per gli investitori». Dal lotto dei possibili salvatori di Alitalia si sfilava l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti (ex Sviluppo Italia): «Non saremo noi a rilevarla» ha detto ieri il numero uno Domenico Arcuri. Inesorabili i giudizi degli economisti al Festival di Trento. Guido Rossi: «L'Alitalia doveva fallire tempo fa». Francesco Giavazzi: «Il governo attuale, come il precedente, su Alitalia sbaglia. In 12 anni la compagnia ha chiuso in attivo una sola volta: prima fallisce, meglio è».



Le prospettive globali del settore aereo sono tetre. Ci avviamo verso una tempesta



Giovanni Bisignani
 direttore generale della Iata



AIUTO IMPREVISTO**I vettori ora sono felici dei ritardi di B-787 e A-380**

■ Fino a poco tempo fa le compagnie aeree facevano fuoco e fiamme per i forti ritardi nelle consegne dei nuovi modelli della Boeing (il B-787 Dreamliner) e dell'Airbus (l'A-380) ma adesso hanno cambiato idea e tirano un sospiro per l'insperato sollievo ai loro bilanci che arriva da questi ritardi. A fronte di un mercato che rallenta, il settore ha appena scoperto di soffrire di un eccesso di capacità di trasporto - misurata in termini di offerta globale di posti a sedere - e i B-787 e gli A-380 che non arrivano evitano di aggravare il problema. Tuttavia, dal punto di vista dei passeggeri i ritardi nelle consegne di nuovi aerei sono negativi, perché se la capacità di trasporto cresce a ritmo più ridotto le compagnie aeree avranno più spazio per mantenere o aumentare le attuali tariffe, anziché tagliarle per contendersi i clienti.



Il presidente del gruppo Air France-Klm, Jean-Cyril Spinetta, per Alitalia adesso sta alla finestra