

Rassegna del 19/12/2016

INFORMAZIONE ED EMITTENZA

REPUBBLICA AFFARI&FINANZA	QUANDO VALE LA PENA MORIRE PER DANZICA	<i>BOGO FABIO</i>	1
------------------------------	--	-------------------	---

ECONOMIA E FINANZA

CORRIERE DELLA SERA ECONOMIA	CDP FRENATA SULLE BANCHE ORA BISOGNA FARE L'IMPRESA	<i>PUATO ALESSANDRA</i>	2
------------------------------------	---	-----------------------------	---

CORRIERE DELLA SERA ECONOMIA	POLTRONE IL VALZER DELLE NOMINE PUBBLICHE? NELL'ERA GENTILONI PUÒ ANCHE NON PARTIRE	<i>RIZZO SERGIO</i>	4
------------------------------------	---	---------------------	---

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

REPUBBLICA AFFARI&FINANZA	Int. a BRUSSON NICOLAS: BRUSSON CAMBIA BLABLACAR "PENDOLARI E TRATTE URBANE COMPETEREMO CON UBER E TAXI"	<i>SANTELLI FILIPPO</i>	5
------------------------------	--	-------------------------	---

QUANDO VALE LA PENA MORIRE PER DANZICA

Fabio Bogo

L'uno-due francese su Mediaset e Pioneer ha riesumato il sentimento patriottico della politica italiana, che ha annunciato l'intenzione di opporsi a operazioni che trasferiscano all'estero aziende e settori strategici per il nostro paese. Sembrano dichiarazioni più di rito che di sostanza. Pioneer in realtà è infatti già sfuggita, col risultato che buona parte del risparmio italiano sarà gestito a Parigi. Rimane aperta la partita Mediaset: ma l'impressione è che l'interesse sia rivolto non tanto a tutelare l'azienda, quanto a ricavare il massimo beneficio strategico sul fronte delle alleanze politiche legate al ruolo di Silvio Berlusconi e del suo partito-azienda. Quando Vincent Bolloré salì al 24,5 per cento di Telecom Italia, che controlla il 44 per cento del mercato interno delle comunicazioni, a memoria non si ricordano infatti prese di posizione così nette in difesa della bandiera nazionale del ben più strategico incumbent (che peraltro era finito in pessime acque per mala gestione di marca italiana). Ora si scopre la necessità di avere un sistema-paese, ed è sacrosanto. Ma perché lo si crei c'è bisogno della collaborazione di entrambi i fattori che lo compongono, il governo e le imprese. Il primo ha sì il dovere di costruire strumenti di difesa giuridici che impediscano scorribande economiche con conseguenze politiche, ma anche

quello di avviare un programma di investimenti che rilanci il paese e lo renda più competitivo. Su questo fronte è impietosa la classifica 2016 elaborata dal Global Competitiveness Report sulla qualità percepita delle nostre infrastrutture. L'Italia è 66esima nella graduatoria mondiale; la prima europea è l'Olanda, al quinto posto. E passando ai diversi settori siamo al 49esimo per le strade, al 32esimo per le ferrovie, al 63esimo per il trasporto aereo e al 34esimo per la fornitura di energia elettrica. La cattiva qualità delle infrastrutture è uno dei fattori che penalizzano la produttività e quindi la crescita e la solidità. Ma le imprese non possono chiamarsi fuori dalla partita e sperare che la loro difesa sia affidata ad altri. Il capitalismo italiano, in tutte le dimensioni, deve crescere e recuperare il coraggio perduto. E non è un segnale incoraggiante il fatto che oltre il 90 per cento delle Pmi (dati Crif 2016) si finanzia attraverso il canale bancario e solo il 5 per cento scelga il mercato azionario o emetta obbligazioni. Ma il capitalismo italiano deve anche essere pronto a pagare per i suoi errori. Difficile giustificare la guerra con la Francia se la causa è il disastro industriale e finanziario di Mediaset Premium, imputabile solo ai suoi manager. E se le fortune dell'azienda di Cologno Monzese sono state costruite non tanto sugli investimenti quanto sulla perseguita strategia di indebolimento della Rai. Non sempre vale la pena di morire per Danzica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cassa depositi e prestiti Nasce Itatech: dall'idea all'azienda. Le mosse da Poste a Fii

Cdp Frenata sulle banche Ora bisogna fare l'impresa

Obiettivo venture capital e startup. Prima prova Enel Open Fiber

30-50

Milioni il valore dei due fondi che Itatech può avviare per il trasferimento tecnologico. Primo investimento: inizio 2017

40%

La quota indicativa a cui Cdp vuole arrivare nel Fondo italiano d'investimento per le Pmi. È da poco salita al 25%

DI ALESSANDRA PUATO

Per costruire l'anno nuovo Cassa depositi e prestiti parte dalla base: le idee per le startup. È il finanziamento alle aziende nascenti il paradigma futuro della Cdp pubblico-privata che, conclusi gli interventi sulle banche con il fondo Atlante, nel 2017 intende accelerare sul sostegno all'industria, anche in fasce. Lo prevedeva il piano industriale 2016-2020 da 160 miliardi presentato un anno fa dal presidente Claudio Costamagna e dall'amministratore delegato Fabio Gallia. Lo ribadisce l'ultima iniziativa.

Viene lanciata oggi Itatech, piattaforma da 200 milioni per sostenere il trasferimento tecnologico in Italia: coinvestimento paritetico di Cdp con Fei (Fondo europeo per gli investimenti), è aperta ad altri. Deve selezionare le idee dalle università per farle diventare imprese: dalle fasi iniziali all'espansione, incluso il commercio della proprietà intellettuale. Deve aprire il passaggio fra brevetto, licenza e mercato, avvicinare ricercatori e finanziatori. Su meccatronica, robotica, scienze della vita, oncologia. Sono in corso contatti con i maggiori politecnici, gli Ircs. E poi Ieo, Sant'Anna, Cnr, Iit.

Cassa immette in Itatech 100 milioni: è tanto, per il ven-

ture capital cui l'Italia destina lo 0,003% del Pil, contro lo 0,1% circa di Francia e Germania (dati 2015). Altri 100 milioni vengono dal Fei, di cui Cdp ha l'1,17%. Primo investimento atteso a inizio 2017: di lungo termine e, si augura la Cassa pubblico-privata, ragionevolmente redditizio. Allo scopo Itatech potrà costituire uno o due fondi da 30-50 milioni.

L'obiettivo è rimediare alla debolezza in Italia del venture capital (il cosiddetto fallimento di mercato) e colmare il divario con le Casse omologhe, come la francese Caisse des dépôts e la tedesca KfW. L'operazione completa la catena di sostegno alle imprese nell'intero ciclo di vita, dopo che la Cdp quest'anno ha spinto l'acceleratore sulle grandi partite industriali e finanziarie, impegnando almeno sei miliardi nell'equity. Nel 2017 si vedrà l'esito della porta unica Sace-Simest sull'export, il via al piano immobiliare. Ma ecco che accadrà alle partite di capitale.

Le 7 partite aperte

Il Fondo di turnaround guidato da Andrea Morante e Francesco Conte è l'ultimo anello della catena del supporto alle imprese. Nato per riannimare le medie aziende sane, ma in difficoltà finanziaria, è stato semplificato nell'impostazione come Sgr per attrarre

più investitori. Dovrebbe finalmente partire a inizio 2017: è in corso il processo autorizzativo di Banca d'Italia, in prima fase dovrebbe raggiungere i 700-800 milioni. L'impegno di Cdp sarebbe fino a 300 milioni, *anchor investor* di minoranza.

L'Es Sgr guidata da Maurizio Tamagnini, nata dall'ex Fondo strategico, ha invece già avuto l'ok dalla Banca d'Italia: sta completando le carte per partire, porterà capitali per la crescita delle medie imprese.

Per rilevare l'Ilva in gara, Cdp ha poi costituito Acciaitalia coi privati Delfin (Del Vecchio), Arvedi e l'indiana Jindal. Anche qui, chiusura attesa a inizio 2017, dopo la consegna del dossier d'impatto ambientale. Si è ventilato un investimento Cdp fino a 400 milioni nell'azienda: va verificato dopo il piano industriale. Cassa ha il 27,5% di Acciaitalia: il 35% è di Jindal, socio di maggioranza, Delfin il 27,5%, Arvedi il 10%.

C'è stato poi il grande passo sulla banda larga, per portare l'Internet veloce in 9,5 milioni di case con la costituzione di Enel Open Fiber (fino al 50% la quota di Cdp). Cifre non sono state fatte, ma l'impegno teorico di Cdp potrebbe essere fino a circa 400 milioni, considerato che l'apporto complessivo di capitale alla società deve coprire l'acquisto di Metroweb (714 milioni). Sarà la prima grande operazione di

Cdp nel 2017. Venerdì 16 è arrivato l'ok da Bruxelles al controllo congiunto da parte di Cdp-Enel. La chiusura è attesa a settimane, in gennaio la decisione di F2i se entrare o no.

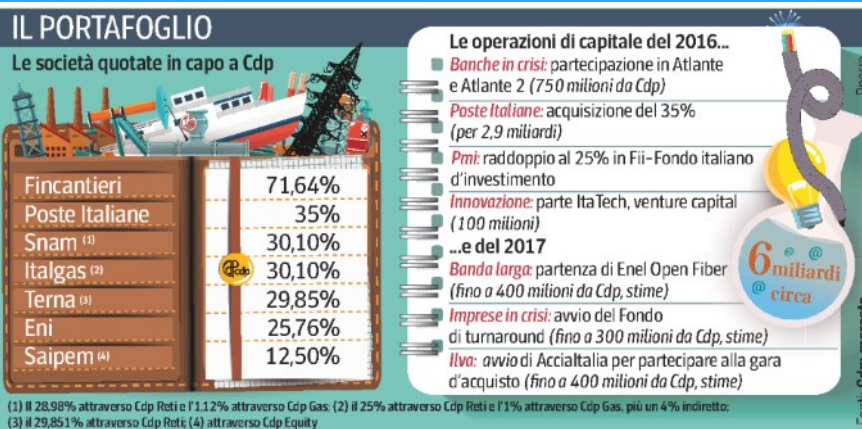
La mossa più corposa di Cdp nel 2016 è stata l'ingresso in Poste con il 35% al posto del Tesoro. Valore: 2,9 miliardi. E con Cdp socia che Poste ha partecipato alla gara per Pioneer. L'ha persa, ma aumenterà al 24,9% la quota in Anima. È su questa strada di rafforzamento nel risparmio gestito che Cassa ora sosterrà Poste.

E le banche? Certo, nel 2016 ci sono stati i 750 milioni destinati da Cdp ai fondi Atlante e Atlante 2 (quote oltre l'11% in entrambi), per evitare i crac. Ma l'esperienza si ritiene conclusa: niente nuove avventure nel Monte dei Paschi.

Il vero segnale di questa Fase 2 è l'avvenuto raddoppio al 25% nel Fondo italiano d'investimento (Fii), che finanzia le Pmi e l'innovazione. Cdp lavorerà per salire intorno al 40%. Gli altri soci dovrebbero diluirsi, non uscire. Fii è l'altro veicolo di Cassa per il venture capital: potrà gestire i fondi in cui Itatech investe. Non è un caso che Cdp voglia rafforzarsi lì. Per rilanciare il Paese bisogna prima compiere l'impresa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Società, le nomine al tempo di Gentiloni

Il governo Gentiloni dovrà affrontare anche, con tutta probabilità, le nomine delle partecipazioni pubbliche che scadono a primavera. Da Eni a Enel cosa potrebbe succedere

ALLE PAGINE 12 E 13

Poltrone Il valzer delle nomine pubbliche? Nell'era Gentiloni può anche non partire

Personaggi & Cariche In primavera scadranno molti consigli d'amministrazione delle partecipate del Tesoro. Da Poste ai colossi di energia e difesa, vertici a rischio. Ma lo scenario probabile è che il governo passi la palla al successivo. Come avvenne con Prodi dimissionario

Pochi rischi per tutti se l'esecutivo resterà in carica. Ma con un cambio di maggioranza post voto...

DI SERGIO RIZZO

La storia è destinata sempre a ripetersi, sosteneva il filosofo Giambattista Vico nella sua famosa teoria dei «corsi e ricorsi storici». E se è difficile al momento attuale ipotizzare se Pier Carlo Padoan si troverà di fronte al medesimo scenario che toccò nove anni orsono a Tommaso Padoa-Schioppa, il contesto non appare del tutto ostile al verificarsi di quell'evento. Ricordiamo che cosa accadde. Il governo di Romano Prodi era dimissionario e le elezioni alle porte, mentre incombeva una singolare coincidenza.

Tutte le poltrone nelle più grandi imprese di Stato, dalle Poste alla Finmeccanica passando per l'Eni e l'Enel erano in scadenza. Alcune, per giunta, occupate da innumerevoli anni da persone nominate dal centrodestra, che aveva avuto l'occasione di gestire il pacchetto nelle due tornate precedenti. La sinistra era in affanno: il partito democratico era appena nato ma niente faceva sperare in un successo di Walter Veltroni. La coalizione del centrodestra era in spettacolare recupero e pose subito l'altolà all'esecutivo uscente: non si azzardasse a fare le nomine. In teoria Padoa-Schioppa avrebbero potuto non tener conto di quell'avvertimento. Le società in questione erano quasi tutte quotate in Borsa e le regole parlano chiaro. Invece decisero di soprassedere, lasciando al governo successivo l'incombenza di collocare le caselle al loro posto. E per la terza volta consecutiva furono gli uomini di Silvio Berlusconi a stilare la lista.

Pressioni fortissime

Il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, rischia ora di trovarsi in un contesto del genere, se la situazione dovesse precipitare. Le pressioni per andare al voto in fretta, dentro e fuori del partito democratico, sono fortissime. Anche se in questo caso il tempo necessario a fare la legge elettorale potrebbe giocare a favore del rinnovo da parte del nuovo governo. Se così fosse sarebbe davvero improbabile immaginare una rivoluzione radicale. Va ricordato che è stata tre anni fa introdotta una disposizione per limitare a un massimo di tre mandati la presenza nei consigli di amministrazione

delle società pubbliche. Una norma che dovrebbe garantire il ricambio, accompagnata da una serie di prescrizioni etiche in grado di introdurre, almeno sulla carta, elementi di moralizzazione profonda.

Matteo Renzi aveva presentato la sua tornata di nomina come l'occasione per realizzare una vera parità di genere ai vertici delle società di stato, da cui le donne sono state sempre tenute alla larga. L'offensiva femminista si è però fermata alle presidenze, senza invadere la vera stanza dei bottoni, quella degli amministratori delegati. Gentiloni e Padoan avrebbero ora l'occasione per dimostrare che si può finalmente fare un salto. Anche se come sempre si dovranno fare i conti con la realtà.

Dubbi e certezze

All'Eni è in scadenza la presidente Emma Marcegaglia. Ex presidente della Confindustria, ha avuto nel recente passato anche un rapporto d'affari con Invitalia nel settore del turismo. La sua riconferma non appare in discussione. L'amministratore delegato della compagnia petrolifera Claudio Descalzi ha dovuto affrontare tre anni forse più complicati del previsto. Ma anche lui con questo governo sembra saldissimo.

Idem l'amministratore delegato dell'Enel Francesco Starace, il quale fa parte di un consiglio di amministrazione presieduto da Patrizia Grieco. Saldo in sella alle Poste italiane pare Francesco Caio, con Luisa Todini presidente. E se su Mauro Moretti incombe la richiesta di una condanna penale per l'incidente di Viareggio di sette anni fa, quando era alla guida delle Ferrovie dello Stato, non sorprenderebbe affatto una conferma del presidente di Leonardo (il nome nuovo di Finmeccanica) Gianni De Gennaro, ex capo della polizia ed ex sottosegretario a palazzo Chigi. Incrociano le dita tutti. Va da sé che con un nuovo governo il panorama potrebbe cambiare profondamente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BlaBlaCar
“Il futuro
nei percorsi
dentro
le città”

Filippo Santelli
 a pagina 10

Brusson cambia BlaBlaCar “Pendolari e tratte urbane competerebbero con Uber e taxi”

IL CEO DELLA COMPAGNIA FRANCESE DI “SHARING” DEI PERCORSI IN AUTO SPIEGA LE STRATEGIE FUTURE: “IL PROSSIMO MERCATO CUI CI DEDICHEREMO SARÀ QUELLO DEI PERCORSI BREVI NELLE AREE METROPOLITANE. E POTREMMO DIVENTARE ANCHE ASSICURATORI”

Filippo Santelli

Roma

«Abbiamo appena iniziato a grattare la superficie della sharing economy». BlaBlaCar ci ha messo dieci anni, i suoi primi, per mostrare al mondo che un altro modo di viaggiare in auto è possibile: condividendo il tragitto con degli sconosciuti. Oggi la start-up francese ha quasi 40 milioni di utenti in 22 Paesi. Ma lo spazio per crescere, spiega il cofondatore Nicolas Brusson, 39 anni, appena succeduto a Frédéric Mazzella come amministratore delegato, non è finito: «Vogliamo servire oltre alle tratte lunghe percorsi più corti, quelli quotidiani dei pendolari: la nostra missione sarà raccogliere e combinare intenzioni di viaggio, sfruttando al meglio i dati sugli utenti».

Già dieci anni... cosa è cambiato rispetto alla visione del 2006?

«Non molto. Volevamo creare una nuova rete di trasporto basata sulla condivisione della propria auto, mettendo in contatto guidatori e passeggeri con lo stesso percorso. Una follia, ci dissero. Anche grazie alla tecnologia, a Facebook e alla localizzazione, l'abbiamo resa realtà».

E i prossimi dieci anni allora?

«Prendiamo la Francia, il nostro primo mercato. Solo il 3% dei viaggi tra 100 e 800 chilometri sono fatti con BlaBlaCar, un dato piccolo rispetto a chi guida da solo o si sposta

in treno. Stiamo ancora grattando la superficie, in termini di adozione possiamo essere dieci volte più grandi in Europa. Per questo nel 2017 torneremo a focalizzarci sul prodotto. Rendendo più semplice usare il sistema, contiamo di dar vita a un meccanismo in grado anche di raccogliere le intenzioni di viaggio».

In concreto? Significa che vi dedicherete ai tragitti più brevi?

«La piattaforma sta già evolvendo da sola in questa direzione. In Francia la media dei viaggi è 320 chilometri, ma la fascia che cresce di più è quella tra 50 e 100. A frenare la condivisione di tragitti più brevi è la minore convenienza. Se fai 300 chilometri ha senso aspettare 20 minuti un passeggero, per un viaggio di mezz'ora, dove il risparmio è 3 euro, diventa assurdo. Vogliamo rendere il servizio più granulare, più in tempo reale. Se devi andare dal centro di Parigi all'aeroporto De Gaulle fra due ore riusciremo a dirti che dieci persone nei paraggi vogliono fare lo stesso percorso».

Sfide Uber e i tassisti?

«Il nostro resta un car pooling, non un servizio a chiamata, l'utente è diverso: l'obiettivo sono i pendolari, chi si sposta ogni giorno dalla periferia al centro o tra due quartieri di una città. Pochissimi di loro usano Uber o un taxi, a meno che non siano banchieri di Manhattan».

Quando vedremo questo BlaBlaCar “urbano”?

«Sul piano tecnologico ci siamo. Il punto è costruire una comunità abbastanza numerosa per aumentare la probabilità che persone vicine vogliano fare lo stesso viaggio allo stesso orario. Oggi abbiamo 40 milioni di utenti, domani potrebbero essere 100 o 200 milioni. Ci lavoreremo dal prossimo anno».

Arriva anche l'auto autonoma. Elon Musk immagina una flotta di Tesla che dopo aver portato a casa

il proprietario diventino taxi. Tollereranno spazio a BlaBlaCar?

«Il nostro Dna è mettere quattro persone in un'auto per spartire costi e esperienza di viaggio, indipendentemente dal tipo di veicolo. Il valore è nella comunità e nei dati sulle persone: dove vogliono andare, età, sesso, interessi, tutto ciò che le predispone a muoversi insieme».

Ma l'ad di Renault-Nissan Carlos Ghosn dice che l'auto autonoma sarà un secondo ufficio, uno spazio privatissimo.

«Condividiamo anche la casa, lo spazio più privato che abbiamo. Non credo che fare una conference call in auto diventerà abitudine comune, invece le persone vorranno sempre andare da Barcellona a Madrid per 10 euro. La gente vuole un trasporto economico e flessibile».

Finita la crisi non tramonterà pure la condivisione?

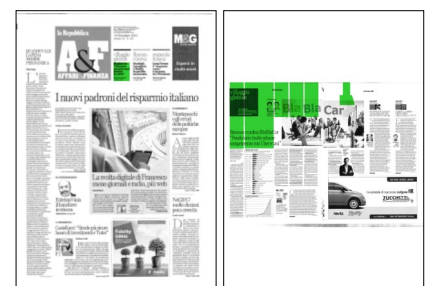
«Il senso di Airbnb o BlaBlaCar è più profondo: trasformare auto e casa in risorse. Funziona sia che l'economia vada male sia che vada bene».

La sfida per la mobilità del futuro è tra aziende automobilistiche e start-up tecnologiche. Chi vince?

«Il valore si sposterà sempre di più dalla parte dei servizi, verso di noi, perché possediamo qualcosa di potente: la relazione con il consumatore. Lo vediamo, sappiamo chi è».

I giganti dell'automobile vi devono temere insomma.

«No, dovrebbero collaborare. An-



che perché costruire un'industria automobilistica è difficilissimo, né noi né Uber vogliamo produrre l'hardware. Di sicuro non noi (*ride*)».

Alcuni report dicono che solo otto dei vostri 22 mercati sono in utile. Siete cresciuti troppo?

«Posso dire che i mercati storici sono profittevoli, a livello complessivo non lo siamo. In Est Europa funzioniamo bene, in India si è rivelato difficile creare la fiducia tra utenti: siamo ancora in una fase di scoperta. Ma già nel 2016 non abbiamo aggiunto nuovi Paesi, è il momento di digerirli e lavorare sul prodotto. Non è un fallimento, solo i passi della strategia».

Sentite più pressione a raggiungere il profitto e quotarvi?

«Sul lungo termine è l'obiettivo, ma l'orizzonte dipende dalle opportunità di crescita: più ampie sono, più ha senso rimandare. Non mi sve-

glio con il pensiero della Borsa: abbiamo raccolto fondi lo scorso anno e non bruciamo cassa così veloci. Arriverà un punto in cui dovremmo essere autonomi: non è distante dieci anni, ma ancora qualche anno sì».

La sola fonte di ricavi è la commissione sulle corse. Ne aggiungete altre?

«Abbiamo iniziato a lavorare con le assicurazioni e penso che grazie ai dati potremmo diventare una vera società assicurativa, offrendo polizze su misura. Sarà un business laterale interessante».

Due vostri utenti sono minacciati di multa in Spagna per trasporto illecito di persone. Temete una stretta dei regolatori?

«In dieci anni è il primo caso che affrontiamo e la multa sarebbe sbagliata: il nostro modello è stato confuso con quello delle piatta-

forme on demand (come Uber, *ndr*): su BlaBlaCar non c'è profitto, solo rimborso spese. È un piccolo rallentamento, le autorità sanno che la condivisione ha senso».

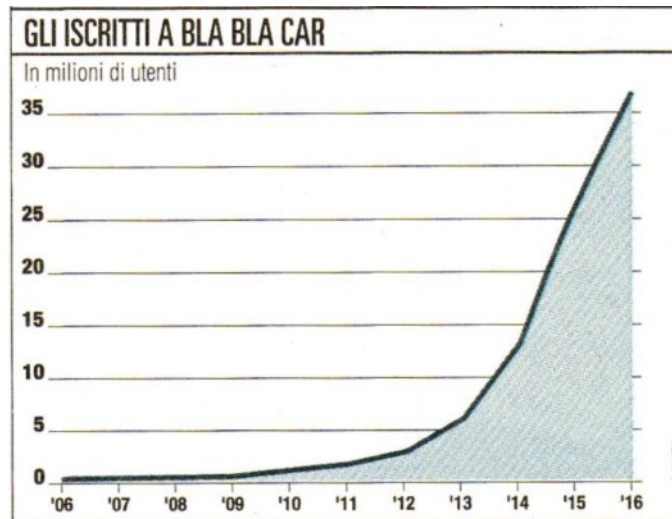
Ha appena sostituito nel ruolo di Ceo Mazzella, diventato presidente esecutivo. Cosa cambia?

«Nulla, siamo sempre un gruppo di tre fondatori che gestiscono la società insieme (il terzo, Francis Nappes, è capo della tecnologia, *ndr*). Con la crescita dovevamo solo formalizzare la struttura».

Resterà in BlaBlaCar a vita?

«Ci sono fondatori che saltano da un progetto all'altro, il nostro obiettivo è creare un'azienda iconica. Lo sharing non è una bolla, ma un cambiamento decisivo nel modo in cui usiamo la macchina. Fra dieci anni saremo ancora qui».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I PERCORSI DI BLA BLA CAR

Viaggi medi settimanali sulle 20 tratte con maggiore offerta di passaggi

VIAGGI SETTIMANALI AL VENERDÌ

