

Finanza & Mercati



Banche/1
Deutsche Bank
alza il velo
su bilancio
e dossier fusione

Il ceo Christian Sewing
presenterà oggi il bilancio
annuale di Deutsche Bank:
focus sui risultati e sulle attese
per una possibile fusione.

— Servizio a pagina 24

Banche/2
L'Antitrust Ue
indaga su 8 big:
«Cartello sui
bond sovrani»

L'Ue apre un'indagine contro
otto banche che si sarebbero
accordate nelle contrattazioni
sul mercato obbligazionario
europeo tra il 2007 e il 2012.

— Servizio a pagina 24

Coop, supermercati in affanno Alleanza 3.0 al doppio riassetto

IL RIASSETTO

Con Rothschild al vaglio
le cessioni, Bcg advisor
per il rilancio dei negozi

Gestione caratteristica
in perdita, soddisfazioni
dal portafoglio finanziario

Carlo Pesta
MILANO

Il colosso dei supermercati Coop, in affanno, cerca la strada del rilancio. Secondo indiscrezioni Alleanza 3.0, colosso della grande distribuzione del mondo cooperativo, sarebbe in procinto di affidare una serie di incarichi a consulenti finanziari e industriali per la realizzazione del piano industriale e finanziario. Secondo i rumors ci sarebbero discussioni, sul lato finanziario, con la banca d'affari Rothschild e sul lato piano industriale con Boston Consulting Group.

Coop Alleanza 3.0, nata tre anni fa dalla fusione delle tre cooperative di consumo emiliane di Modena, Reggio Emilia e Bologna (le coop Nordest, Estense e Adriatica), colosso da oltre 5 miliardi di giro d'affari consolidato, è sotto pressione. I riflettori sono sulla gestione ordinaria e caratteristica negativa negli ultimi due anni, subito

PAGAMENTI

Scelte le banche
del consorzio
per l'Ipo di Nexi

Parte ufficialmente la quotazione di Nexi, il leader dei pagamenti nato dall'Istituto Centrale delle Banche Popolari (Icbsp) e da CartaSi e posseduto da un consorzio di private equity: Bain Capital, Advent e Clessidra. Sono infatti state scelte le banche del consorzio: Banca Imi, Bofa Merrill Lynch, Credit Suisse, Mediobanca e Goldman Sachs.

L'operazione di sbarco a Piazza Affari, prevista in aprile, potrebbe essere la maggiore del 2019, oltre che degli ultimi anni: la società, secondo alcune stime, potrebbe valere circa 7,5 miliardi di euro. (C.Fe.)

dopo la fusione, con costi superiori ai ricavi. Colpa, in parte, anche del momento poco favorevole per la grande distribuzione.

La cooperativa ha perso oltre 300 milioni nella gestione ordinaria in due anni: "rosso" mitigato dalla gestione finanziaria. Il 2016 si è chiuso in positivo per oltre 6 milioni. Ma al livello di capogruppo il totale delle vendite (4 miliardi e 98 milioni) è inferiore rispetto ai costi: con una perdita di 94 milioni. A riportare in attivo i conti sono i proventi finanziari, per 197 milioni. Il 2017 è stato peggiore. Coop Alleanza 3.0 ha chiuso con un rosso di 37,6 milioni e un calo delle vendite dell'1,6% sul 2016. Anche questa volta a salvare i conti è stata la gestione finanziaria.

Certo, ci sono fattori positivi: come i flussi di dividendi che arrivano dalle partecipate - Unipol (controllata al 22,14%), Igd Siliq (40,92%), Robintur (100%), Coop Luce & Gas (56%) e Distribuzione Roma (97,7%) - oltre che la valorizzazione immobiliare, realizzata con fondi immobiliari. Finora la gestione finanziaria ha sempre prodotto risultati positivi grazie agli investimenti: la maggiore voce è quella degli investimenti in Btp italiani. Ci sono 2,3 miliardi di patrimonio netto a fronte di un miliardo circa di debito.

Il piano industriale del gruppo presieduto da Adriano Turrini, datato febbraio 2017, è stato in parte realizzato: con 700 ricollocamenti del personale e rifocalizzazione sul core business. Ma non basta: è arrivato un nuovo dg, Paolo Alemagna, ed il nuovo piano è stato rivisitato e sarà pronto fra una ventina di giorni. Il lavoro da fare resta parecchio: non è ancora finita la riorganizzazione fra le 122 controllate nate dal matrimonio, ma obiettivo sarà riportare in attivo la gestione caratteristica oltre che migliorare i flussi di cassa. Il concorrente Esselunga, per fare un esempio, guadagna dalla gestione ordinaria circa 400 milioni all'anno: anche se c'è da tenere conto che i supermercati coop hanno finalità mutualistiche e sono presenti in aree geograficamente poco redditizie del Paese. Poi ci sono le cessioni: gli asset immobiliari (come le gallerie commerciali) non strategici, ma anche la vendita delle società Farmacie Comunali (con advisor Mediobanca) dopo la vendita della rete di distributori Carburanti 3.0 al fondo Vega. Non è invece prevista la cessione del polo televisivo: Trc, di proprietà di Coop Estense, passata insieme a Trc Bologna e TeleReggio in TrMedia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri di Coop Alleanza 3.0

Valori in milioni di euro

Valore della produzione		Costi della produzione		Proventi e oneri finanziari		Risultato prima delle imposte		Risultato netto	
2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
4.098,8	4.155,2	4.193,4	4.297,4						
				197,9	198,5	4,1	-31,4	6,6	-37,5

Fonte: dati societari

IL CONTESTO

Il primo socio di Unipol al bivio

Nuovo campanello
d'allarme dopo lo scotto
nel settore delle costruzioni

È il primo azionista di Unipol con il 22,148% del capitale. È il perno attorno a cui il mondo cooperativo ha voluto costruire la presenza nella grande distribuzione. Ma è anche, in questo momento, l'anello debole di una catena già messa alla prova dalla crisi del settore costruzioni. Coop Alleanza 3.0 è stata pensata per lanciare la sfida ai big del retail alimentare, Esselunga in primis, e si è presentata come un colosso dalle forti ambizioni. Tuttavia, per ora, la super coop si è dovuta scontrare con una realtà ben più complessa del previsto. I forti investimenti, una gestione finanziaria che non ha dato i risultati sperati e una gestione industriale che necessitava di un assetto strategico hanno generato un mix micidiale che ha imposto un generale ripensamento, affi-

dato, come scritto nell'altro pezzo in pagina, a due consulenti di peso.

La situazione, si dice, è ampiamente sotto controllo ma in ogni caso è suonato un campanello d'allarme. Questa volta il mondo cooperativo sembra aver colto per tempo il segnale. Cosa che non ha fatto quando si è trattato di mettere in sicurezza il comparto delle grandi opere. E ora ne sta pagando lo scotto. Come recentemente raccontato da questo giornale nel 2011 erano sei, sei colossi del mondo delle coop, che stazionavano stabilmente nella classifica dei più grandi costruttori del paese: CCC, CMC Ravenna, CMB di Carpi, Unieco, Coopsette e Cesi. Oggi se ne conta appena una: CMB. Alcune, un paio addirittura, all'epoca sfioravano i vertici, erano CCC e CMC Ravenna. Le altre erano qualche posizione indietro ma comunque a buon titolo tra i big del comparto. Oggi se si guarda il ranking dei primi 50 costruttori d'Italia quelle che hanno la forma di cooperativa si contano sul-

le dita di una mano. Cooperativa Edilstrade Imolese (CESI) è fallita, Coopsette è finita in procedura concorsuale. Stessa fine per Unieco. Ultima a dover ricorrere al giudice è stata CMC Ravenna che nel 2011 era l'ottavo gruppo nazionale e più recentemente ha scalato ulteriormente la classifica grazie al consolidamento di alcuni operatori a monte e allo sviluppo delle commesse. La vecchia CCC, invece, quella che nel 2011 era il terzo gruppo nazionale forte di 1,6 miliardi di ricavi di fatto non esiste più. O meglio ne è nata una nuova realtà, Integra, a cui il Consorzio cooperative costruzioni ha affittato il proprio ramo d'azienda mantenendo in portafoglio solo alcune commesse. Resta CMB Carpi: nel 2017 il mol è calato del 35,8% a 23,1 milioni e l'utile addirittura del 77% a 2,8 milioni.

Rimane a far da bandiera al mondo Coop, almeno sul piano economico, tutto il settore servizi.

— L.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alitalia, per l'offerta Fs verso la proroga a marzo

RIASSETTI

L'ad Battisti: «Serve più tempo». Di Maio: «Nessuna situazione di difficoltà»

Gianni Dragoni

Si allungano i tempi per definire la trattativa per la cessione di Alitalia. «Forse ci servirà un po' più di tempo. Qualche giorno in più forse», ha detto ieri l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti, rispondendo alla domanda se l'offerta finale per Alitalia potrebbe arrivare entro fine febbraio. «Abbiamo chiesto una proroga, stiamo aspettando una risposta», ha spiegato Battisti a margine di una conferenza stampa a Milano. Le Fs hanno presentato a fine ottobre

ai commissari di Alitalia un'offerta d'acquisto vincolante ma condizionata, valida fino al 31 gennaio. La condizione chiave posta da Battisti, che non vuole rischiare di accollare alle Fs tutta l'Alitalia, è che nella nuova compagine societaria ci sia un partner industriale, una compagnia esperta del mestiere.

Ad oggi questo partner non c'è. Le trattative sono in fase più avanzata con l'americana Delta Air Lines. Che ha presentato una disponibilità ad acquisire una quota complessiva del 40% della nuova Alitalia, insieme al gruppo Air France-Klm (in quote del 20% per ciascun gruppo). Ma i franco-olandesi non hanno finora formalizzato il loro impegno.

Pertanto le Fs hanno rimandato la definizione della trattativa, in attesa di un segnale da Parigi. In alternativa c'è una proposta di Lufthansa, molto diversa: in particolare i te-

deschi vogliono acquisire la maggioranza di Alitalia, non vogliono lo Stato nel capitale, e comprerebbero un'azienda più piccola rispetto alla proposta di Delta, poco più di metà dell'attuale perimetro e quindi con più esuberi. Il governo vorrebbe che il 51% di Alitalia sia in mano a soci italiani, preferibilmente pubblici.

Da fonti autorevoli risulta che le Fs abbiano chiesto ai commissari di Alitalia un'estensione di 60 giorni del termine per chiudere le trattative: quindi fino alla fine di marzo. I commissari nelle ultime ore hanno risposto che la trattativa può essere prolungata di sei settimane, dunque fino a metà marzo. Non ci sono conferme ufficiali di queste scadenze.

Le date coincidono con quanto ha aggiunto ieri Battisti. «Il piano industriale lo avremmo presentato a fine gennaio. In realtà l'evoluzione



Alitalia. Aeromobili in pista

ANSA

del caso Alitalia fa sì che si andrà un po' più avanti», ha detto. «Se si completasse l'operazione Alitalia sarebbe evidentemente un pezzo fondamentale del piano industriale. Per cui riteniamo ragionevole a fine marzo di avere un piano industriale ben definito nel suo insieme con tutte le parti messe a sistema».

Intanto Alitalia continua a bruciare cassa. Secondo indiscrezioni, che la compagnia smentisce, potrebbe finire a maggio la liquidità residua. I commissari hanno detto a Fs che la liquidità può durare fino a settembre-ottobre. Il ministro dello Sviluppo economico, Luigi Di Maio, ha detto ieri che su Alitalia «siamo di fatto in un regime di proroga» e «nei prossimi giorni voglio discuterne con i sindacati, ma, ci tengo a dirlo, non in una situazione di difficoltà».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PANORAMA

INDUSTRIA AEREA

Atr: nel 2018 consegnati
76 aerei, ordini in calo

Sono più che dimezzati gli ordini di nuovi aerei per Atr nel 2018, 52 rispetto ai 113 del 2017. La produzione è stabile, con un lieve calo delle consegne di nuovi aerei da 78 a 76. Nel 2017 Atr aveva dichiarato la consegna di 80 aerei totali, inclusi due usati. I risultati del costruttore italo-francese di aerei turboelica sono stati presentati a Parigi dal nuovo a.d., Stefano Bortoli, in carica da settembre, dopo una carriera in Finmeccanica-Leonardo e una parentesi negli Stati Uniti in Gtech-Lottomatica.

Il gruppo, posseduto con quote paritetiche da Airbus e Leonardo, afferma che «in un contesto difficile, i risultati sono in linea con gli obiettivi». Secondo Bortoli, malgrado il calo degli ordini, «che oscillano ogni anno», le prospettive «sono promettenti». «Negli ultimi due anni abbiamo firmato ordini per 165 aerei e ne abbiamo consegnati 156, quindi abbiamo aumentato il portafoglio ordini. Il backlog a fine 2018 è di 208 aerei, quasi tre anni di produzione», ha osservato.

I ricavi sono stabili a 1,8 miliardi di dollari, per il terzo anno consecutivo. Nel 2015 avevano raggiunto i 2 miliardi. Degli ordini 2018, 20 sono per l'Atr42-600, 32 per l'Atr72. Gli ordini erano stati 76 nel 2015 e 36 nel 2016, prima del boom del 2017 con 113 velivoli. Da alcuni anni la produzione è in calo: nel 2015 Atr aveva costruito e consegnato ai clienti 88 aerei, nel 2016 80.

Bortoli ha detto che quest'anno si prevedono consegne «in linea con il 2018». Sugli ordini previsti ha risposto che «nel medio periodo l'obiettivo di Atr è di avere un rapporto tra ordini e consegne pari a 1». «L'anno scorso abbiamo dovuto affrontare alcuni venti frontali. Siamo riusciti a consegnare ad altri clienti 17 aerei ordinati da Iran Air bloccati da delle sanzioni imposte da Trump». Bortoli ha precisato che, su un ordine di 20 aerei, a Iran Air ne sono stati consegnati 13 (8 nel 2017 e 5 nel 2018). Sulla redditività ha detto che «Atr non rende noti questi dati». Tra gli obiettivi c'è l'ingresso sul mercato cinese, che ha «un potenziale enorme». Per vendere in Cina però occorre che le autorità cinesi confermino la certificazione già rilasciata in Europa, è stata richiesta per l'Atr42-600. I tempi di attesa sono lunghi e indeterminati.

Bortoli ha detto che Atr rimane posizionato nella fascia dai 50 fino a meno di 90 posti. In merito al progetto di aereo da 90 posti e più su cui Leonardo premeva alcuni anni fa Bortoli è stato netto: «Oggi un aereo da 90 posti non è nell'agenda di Leonardo né di Airbus. Tra i due gruppi c'è un'ottima collaborazione».

— Gianni Dragoni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DIFESA

Leonardo perfeziona
l'acquisto di Vitrociset

Leonardo ha perfezionato ieri l'acquisto di Vitrociset dalla famiglia Crociani. Il gruppo della difesa ha annunciato che «ha avuto luogo il closing dell'operazione di acquisto del 98,54% di Vitrociset, essendosi verificate tutte le condizioni previste, tra cui le autorizzazioni Golden Power e Antritrust». Leonardo era già proprietaria dell'1,46% di Vitrociset e aveva deciso di esercitare il diritto di prelazione il 7 settembre 2018, per bloccare l'acquisizione tentata da Fincantieri insieme alla MerMec dell'imprenditore pugliese Vito Pertosa. Un'operazione che il gruppo guidato dall'a.d. Alessandro Profumo considerava pregiudizievole per i suoi interessi. Questo perché Fincantieri avrebbe acquisito capacità nell'elettronica della difesa e nei sistemi.

Leonardo ieri ha precisato che «detiene pertanto il 100% del capitale di Vitrociset». Non è stato reso noto il prezzo dell'acquisto né le condizioni di pagamento. Secondo fonti confidenziali l'esborso dovrebbe essere intorno ai 60 milioni di euro per cassa, oltre all'indebitamento della società. Insieme a Vitrociset sono stati acquistati anche immobili.

Con questa mossa sono dunque state superate le difficoltà nel finalizzare la transazione, legate anche alle liti tra eredi di Camillo Crociani e a un contenzioso innescato da Pertosa. Il closing con Leonardo era previsto il 20 dicembre 2018, ma è stato rimandato su richiesta di Camilla e della madre Edoarda Crociani. Al loro capo, attraverso la Croci International Bv e altre società anonime che passano dall'Olanda fino ai paradisi fiscali dei Caraibi, la proprietà della holding Ciset Srl, proprietaria del 98,54% di Vitrociset. Tutte le quote di Ciset sono state sottoposte l'anno scorso a sequestro conservativo, deciso dal Tribunale di Roma, su istanza di Estera Trust, ex Appleby Mauritius, già amministratore del Grand Trust della famiglia Crociani. Appleby aveva chiesto a Croci International il rimborso della somma pari a 58 milioni di euro versata all'altra figlia, Cristiana, che lamentava di essere stata defraudata dell'eredità paterna dalla madre Edoarda a favore di Camilla. Cristiana ha vinto una causa al tribunale di Jersey, l'11 settembre 2017. All'inizio di questo mese anche MerMec ha chiesto il sequestro delle quote di Ciset-Vitrociset. Ma l'azione legale è stata ritirata da Pertosa.

— G.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vitrociset.

Perfezionato
ieri il passaggio
del gruppo
a Leonardo