Economia

138 punti lo spread Btp/Bund

Chiusura sotto quota 140, a 138, in calo di due punti dalla vigilia, per lo spread tra Btp e Bund. Il rendimento del titolo di decennale italiano è sceso allo 0,84% dallo 0,88%.

Indice delle Borse

Dati di New York aggiornati alle ore 20:00

FTSE MIB	19.061,18	-0,52% ↓
Dow Jones	27.454,83	-0,47% ↓
Nasdaq	11.344,86	-0,17% ↓
S&P 500	3.338,30	-0,40% ↓
Londra	5.897,50	-0,51% ↓
Francoforte	12.825,82	-0,35% ↓
Parigi (Cac 40)	4.832,07	-0,23% ↓
Madrid	6.713,60	-1,15% ↓
Tokyo (Nikkei)	23.539,10	0,12% ↑

Cambi

1 euro	1,1702	dollari	0,27% ↑
1 euro	123,6100	yen	0,48% ↑
1 euro	0,9096	sterline	0,50% ↑
1 euro	1,0795	fr.sv.	-0,19% ↓

Titoli di Stato

Titolo	Ced.	Quot. 29-09	Rend.eff. netto %
Btp 20-14/07/30	5,000%	101,76	0,94
Btp 16-01/03/67	2,800%	124,77	1,68
BTPi 18-26/11/22	1,450%	103,22	-0,09
BTPi 20-26/05/25	1,400%	104,52	0,31
SPREAD BUND / BTP 10 anni:		138 p.b.	

Autostrade, scontro sul prezzo Faro dell'Europa sul riassetto

La lettera di Atlantia al governo: disponibili a trattare, ma a condizioni di mercato

Una risposta al governo arrivata in tarda serata che lascia aperti tutti gli scenari, anche quello della revoca della concessione o di un commissariamento di Autostrade con un decreto d'urgenza. Ci si attendeva un passo in avanti nel negoziato, che deve trovare entro oggi un punto di caduta prima di concludere in un Consiglio dei ministri informativo (oggi) e deliberativo (venerdì) a Borse chiuse. La holding di controllo di Autostrade — a sua volta riconducibile per il 30% alla famiglia Benetton — nella lettera di risposta recapitata al Tesoro, ai Trasporti e a Palazzo Chigi si dice «disponibile a proseguire le trattative con Cassa Depositi» ma a «condizioni di mercato» e ribadisce «la decisione di cedere Aspi ». Però chiede di svincolare l'atto transattivo col ministero dei Trasporti — che chiuderebbe la procedura di revoca — dalla cessione del controllo del gestore a Cassa Depositi, perché ritiene la richiesta «non pertinente» con lo schema di accordo firmato due mesi fa. È evidente che, pur avendo esplicitato in quell'accordo che ci sarebbe stato un riassetto societario con Cassa Depositi in veste di nuovo socio di riferimento, secondo i vertici di Atlantia ciò non sta avvenendo in maniera trasparente. Perché c'è un unico compratore col governo che agita la revoca della concessione che azzererebbe il valore di Autostrade. Su questo è stata interrogata la Commissione Ue che «sta valutando le mosse successive».

Al vertice Carlo Bertazzo, amministratore delegato di Atlantia, la holding di controllo di Autostrade

Fonti vicine al dossier rilevano però che erano state Atlantia ed Aspi a «proporre una soluzione combinata che abbinava il riequilibrio della concessione e la cessione del controllo a Cdp». Nella lettera di Atlantia si fa riferimento alla richiesta di manleva — definita «non usuale» — da parte di Cassa Depositi che chiede di svincolarsi dall'onere di possibili risarcimenti per i danni indiretti provocati dal collasso del ponte di Genova. Su questo era trapelata un'ipotesi di offerta da parte di Atlantia per determinare il valore di questo rischio scontandolo sul prezzo di acquisto del gestore. Una proposta che Cassa Depositi ritiene non praticabile perché l'entità dei possibili risarcimenti non sarebbe calcolabile. Fonti del governo fanno filtrare che a questo punto diventa plausibile la risoluzione della convenzione, che diverrebbe efficace con la firma dei due ministri competenti, De Micheli e Gualtieri, e andrebbe poi in Corte dei Conti. L'articolo 35 del Milleproroghe dice che sarebbe Anas a gestire la rete fino a che il ministero non l'abbia assegnata, dopo una gara europea e lo spacchettamento del numero dei chilometri in quattro lotti.

Il profilo Fabrizio Palermo, amministratore delegato di Cassa Depositi, interessata ad Autostrade

Fabio Savelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Lente

di **Isidoro Trovato**

«Retail talks», come far ripartire i consumi

L'esperienza di acquisto e consumo è cambiata e la pandemia ne rappresenta solo un acceleratore. L'avvento del digitale sta trasformando profondamente il retail e le abitudini dei consumatori. Prendendo spunto da questi temi si svolge domani, in streaming su Corriere.it, il primo consumer talking online organizzato da Rcs Academy dal titolo «Retail & Digital Consumer - La strategia per il rilancio tra esperienza fisica e virtuale dei consumatori». Un format agile e discorsi su temi come a «Il nuovo customer journey: vetrina fisica vs vetrina virtuale». Un'evoluzione rapida che richiede risposte veloci in termini di evoluzione tecnologica e di nuova grammatica di vendite. Spazio anche alla riorganizzazione della grande distribuzione nel suo andamento alterno dal lockdown alla ripresa, un settore che ha saputo fronteggiare l'emergenza nel momento più acuto. E poi c'è uno dei temi portanti per il retail in questo faticoso tentativo di ritorno alla normalità: il rilancio dei consumi e le nuove strategie verso il consumatore iperconnesso oltre ai nuovi format di hospitality per ripartire.Ospiti del talk, tra i tanti, Andrea Guerra ceo LVMH Hospitality Excellence, Giorgio Santambrogio ceo Gruppo Veg, Michele Centemero Country Manager Italia Mastercard,Simone ZuccaSector Lead Retail, Fashion & Finance Google.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La sede di JP Morgan Chase, la multinazionale americana di servizi finanziari, a New York

920 milioni

Oro e argento, maximulta Usa a JpMorgan

JPMorgan Chase pagherà una sanzione da oltre 920 milioni di dollari per aver manipolato il mercato dei futures su oro e argento per un periodo di oltre otto anni. La banca ha ammesso gli illeciti e accettato di pagare la maximulta, la più alta mai inflitta per questo tipo di pratiche illegali, comminata dall'agenzia Usa Cftc.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

di **Leonard Berberi**

«Air France, sacrifici anti crisi Alitalia si unisca al nostro patto»

La ceo della compagnia Anne Rigail

MILANO Anne Rigail, 51 anni, amministratrice delegata di Air France non si illude. Vaccino o no, la ripresa del trasporto aereo richiederà sacrifici e una certa visione. «Stiamo affrontando una crisi lunga e incerta: nessuno può prevedere i tempi della ripartenza», dice al *Corriere*. Ma quando avverrà i francesi vorrebbero aver di fianco anche Alitalia.

Quali sono le conseguenze del Covid-19 su Air France?

«Ad agosto abbiamo volato con il 70% della capacità di un anno fa sulle rotte nazionali, il 55% su quelle di medio raggio, mentre per le diverse restrizioni l'intercontinentale non è andato oltre il 30%. I ricavi sono scesi del 70%».

Vi preoccupa la seconda ondata del virus in Europa?

«Abbiamo notato più limitazioni e più quarantene. Prima di avere un vaccino potremmo riaprire alcune rotte con test rapidi come state sperimentando a Milano e Roma. Una maggiore armonizzazione delle misure sanitarie e delle restrizioni in Europa è però un prerequisito per la ripresa».

Al vertice Anne Rigail, 51 anni, è amministratrice delegata di Air France dal dicembre 2018

Come sta cambiando la vostra connettività?

«Operiamo su 170 rotte e ci adeguiamo alla domanda modulando le frequenze. Ai passeggeri offriamo la massima flessibilità: chi prenota potrà cambiare volo e destinazione oppure avere il rimborso».

Quanto avete rimborsato?

«Finora abbiamo restituito 1,1 miliardi di euro. Ci sono ancora pratiche da concludere, ma stiamo accelerando digitalizzando le richieste e aumentando il numero di persone dedicate all'assistenza clienti che ora è di 700».

> Soltanto le compagnie che sapranno trasformarsi potranno continuare a volare. Bisogna sopravvivere alla crisi ed essere competitivi

Quanta cassa state consumando?

«Circa 10 milioni di euro al giorno, ma lavoriamo per limitare le perdite».

Il Covid-19 ha azzerato le differenze tra vettori?

«Soltanto le compagnie che sapranno trasformarsi potranno continuare a volare. Bisogna sopravvivere a questa crisi ed essere competitivi quando sarà il momento di ripartire. È anche una condizione del governo francese in cambio dei 7 miliardi di euro di prestito: sostenibilità e competitività».

Con quante persone ripartirete dopo la pandemia?

«Abbiamo 45 mila dipendenti, il piano di ristrutturazione prevede 7.600 esuberi».

Voi, Delta Air Lines e Virgin Atlantic siete membri della nuova joint venture transatlantica. E Alitalia?

«A maggio è terminata la precedente alleanza che avevamo con loro: Alitalia è partner di vecchia data e proporremo a loro di unirsi alla joint venture come "membro associato". Voglio mantenere un forte rapporto con loro».

Membro associato sembra di 2° livello. Perché non di 1°?

«Perché la joint venture è di fatto a tre: noi, Delta e Virgin. Per me Alitalia non sarebbe comunque di 2° livello».

Fuori discussione un investimento nella nuova Alitalia?

«In questo momento nessuno pensa a mettere soldi altrove. Tutti si stanno concentrando sulla sopravvivenza».

L'impatto ambientale è sempre più rilevante.

«Ho tre attivisti sul tema in famiglia (il marito e i due figli, *ndr*). Tra il 2005 e il 2019 abbiamo ridotto le emissioni di CO_2 del 15% mentre il traffico è cresciuto del 32%. Dobbiamo accelerare i nostri piani».

Come farete?

«Il primo passo è il rinnovo della flotta, utilizzando gli Airbus A350 e A220 che emettono oltre il 20% in meno. Il secondo passo è l'introduzione del biocarburante o dei combustibili sintetici. Ma entrambi devono essere disponibili a un costo inferiore rispetto a oggi».

lberberi@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VkVSIyMjVm9sb0Vhc3lSZWFkZXJfUmNzIyMjZjczYTU4ZTQtNTAwNzNhN2NmOWI0IyMjMjAyMC0wOS0zMFQxMTowNToyMiMjI1ZFUg==