

ECONOMIA

IN RIPRESA
La Grecia vara
sgravi fiscali
per 1,7 miliardi



Dopo anni di profonda crisi finanziaria, l'economia greca è migliorata e il primo ministro Kyriakos Mitsotakis ha annunciato sgravi fiscali per 1,7 miliardi, osservando che Atene ora gode di condizioni migliori sul mercato obbligazionario rispetto a Parigi. Oltre al calo del deficit, in Grecia la disoccupazione è scesa all'8%, contro il 28% toccato nel pieno della crisi. Ancora al 60% quella giovanile.

I GUAI DELLE TLC Dietro la rottura delle trattative con il gruppo italiano si intravedono anche tensioni politiche

Iliad da sola non va da nessuna parte

Debiti per 3,1 miliardi e pochi investimenti. La strada verso Tim sembra inevitabile

di **Marcello Astorri**

Tanti indizi fanno capire che l'idea di un matrimonio fra Iliad e Tim non è tramontata. Di là dei toni enfatici con cui il gruppo guidato in Italia da Benedetto Levi ha comunicato i dati di bilancio, con una perdita netta dimezzata nel semestre a 53 milioni, ci sono più elementi per credere che il gruppo delle tlc francese non possa ancora dirsi sostenibile.

La società ha un debito considerevole, oltre 3,1 miliardi di euro che si traduce in 135 milioni di oneri finanziari annuali, come si legge sull'ultimo bilancio completo (il 2024). Anche considerando la quota di mercato sta crescendo (è intorno all'11% delle Sim totali), per rientrare dall'investimento fatto sul mercato italiano l'operatore parigino ci metterebbe parecchi anni. Tenendo conto che, nonostante dalla fondazione nel 2018 siano passati sette anni, l'azienda brucia ancora quasi 300mila euro al giorno.

Dietro allo stop alle trattative con l'ex Telecom, annunciato dal ceo di gruppo Thomas Reynaud, ci sarebbe l'idea di acquisire una posizione negoziale di vantaggio forzando la risoluzione dei nodi presenti (come quello sulla governance). A rendere più difficili le cose ci sono anche tensioni di natura politica: non è un mistero che nelle ultime settimane i rapporti tra il governo di Parigi e quello di Roma si siano molto deteriorati con incidenti diplo-

matici sull'invio di truppe in Ucraina e battute urtanti del primo ministro Francois Bayrou, il quale ha affermato che l'Italia sarebbe diventata un paradiso fiscale.

Sta di fatto che le ragioni per trovare un partner sono anche in Iliad, e non sono ragioni modeste. Entrata sul mercato telco del nostro Paese come rimedio Antitrust della fusione fra Tre e Wind nel 2018, ha da subito praticato una politica di mercato molto aggressiva offrendo tanto traffico a prezzi molto bassi che restano tuttora. Una scelta ovviamente apprezzata dai consumatori, al punto che il gruppo ha ormai oltre 12 milioni di clienti tra fisso e mobile accumulati in 28 trimestri di crescita consecutivi. Ma questa politica è

sostenibile? Secondo Iliad lo è. Tuttavia, le mosse dell'operatore francese lasciano intendere che l'opzione A resta l'aggregazione con un partner. Non a caso per ben due volte Iliad ha cercato di acquisire Vodafone. L'altro indice rivelatore riguarda gli investimenti, che nel semestre - seppure in crescita - si sono fermati a 131 milioni.

Tim, che ha una rete ben più importante e quindi non deve investire per recuperare terreno, nello stesso periodo ha impiegato quasi mezzo miliardo. Ciò significa che in Iliad non è in atto uno sfor-

zo sufficiente per adeguare il numero delle antenne alla forte crescita di utenti. Inoltre, il punto di forza di Iliad dei prezzi fissi - che poi è anche la sua debolezza - sarà un nodo che presto verrà al pettine. Basti pensare che nel 2022 il traffico medio mensile per Sim era di 12,5 gigabyte, mentre nel 2024 era già raddoppiato a 25 gigabyte. Il boom di utenti, la crescita del loro consumo di dati su una rete inadeguata e i prezzi fissi potrebbero essere una morsa fatale per Iliad da single. Soprattutto se si considera che la società fran-

cese gode ancora di alcune condizioni di favore concesse dall'Antitrust nell'acquisto di traffico da WindTre, aiuto che tuttavia andrà esaurendosi.

Più il tempo passa, quindi, più sarà necessario acquistare dagli operatori infrastrutturati sul mercato per evitare che la rete Iliad vada in sovraccarico. Mantenere i prezzi fissi sarà perciò sempre più costoso, così come più salato sarà strappare un contratto ai vari Tim, Vodafone-Fastweb e WindTre. Ostili a un operatore che, nel tentativo di guadagnare quote di mercato, è finito per schiacciare prezzi e margini per tutti: basti pensare che, nel solo comparto Mobile, nel 2017 il settore telco in Italia fatturava 15,8 miliardi mentre nel 2024 era sceso a circa 10,7 miliardi. Una voragine da 5 miliardi nella quale è sparita la redditività di tutti i grandi gruppi, che ora faticano a fare gli investimenti sulla rete. La colpa non è solo di Iliad, ma è innegabile che l'ingresso di un quarto operatore infrastrutturato abbia avuto un impatto nefasto su tutti. L'unica via per Iliad, quindi, rimane pagare a caro prezzo il traffico, aggravando gli squilibri dell'azienda; oppure andare a nozze con un operatore che abbia un'infrastruttura di rete importante. Difficile che questo possa avvenire con WindTre, visti i rapporti non idilliaci con CK Hutchinson. Ed ecco, allora, che la strada porta ancora verso Tim.

di **Pompeo Locatelli**

Libere Opinioni

Qui l'abito fa il monaco

Se, in termini generali, il proverbio "l'abito non fa il monaco" mantiene intatto il suo significato che è quello di non ridurre la persona alle apparenze, nel caso di Giorgio Armani si può invece affermare che l'abito fa il monaco, ovvero che in lui non vi è separazione tra vicenda umana e professionale. E che i risultati più che eccellenti che ha ottenuto nel lavoro siano intimamente legati al suo valore come persona. Insomma, un *homo oeconomicus* a tutto tondo. In questi giorni si è scritto moltissimo di Giorgio Armani, di quel che ha rappresentato, del suo straordinario talento. Tuttavia, non si è dato il giusto risalto al fatto che lui è stato un grande imprenditore. Cioè, un uomo che ha saputo costruire un'impresa nel mercato della moda apprezzata in tutto il mondo. Armani ha reso la sua meravigliosa creatività e struggente passione per la bellezza un esempio concreto di attività imprenditoriale di oggettivo successo. Nei giorni seguenti alla sua morte, l'enfasi posta per lo più sul suo essere un creativo e un visionario penso che esprima una novecentesca miopia italiana, quella di non tenere in giusta considerazione la figura dell'imprenditore; uno storico tic ideologico che vede nell'imprenditore la sagoma del padrone con tutto il carico di negatività che si porta appresso. Perciò, tutti o quasi disponibili a spendere belle parole per il Giorgio Armani creativo assai meno solerti a evidenziare il suo talento di imprenditore. Pertanto se è vero come è vero che per Giorgio Armani calza a pennello l'espressione che l'abito fa il monaco, ciò è potuto succedere perché nella sua persona tutto si è tenuto insieme. Uomo geniale, creativo, visionario. E dunque: imprenditore geniale, creativo, visionario. Due facce della stessa medaglia. La storia imprenditoriale di Giorgio Armani parla di un'eccellente economia reale taglia e cuci.

www.pompeolocatelli.it

PETROLIO AUMENTO DI 137MILA BARILI



Opec spinge la produzione da ottobre

Gli otto Paesi membri chiave dell'Opec+, che comprendono la Russia e l'Arabia Saudita, hanno deciso di incrementare la produzione di petrolio, alzandola di 137mila barili al giorno a partire da ottobre rispetto al livello richiesto a settembre. Lo ha annunciato il Cartello.

VERSO IL TAVOLO UE DEL 12 SETTEMBRE

Auto italiana a rischio sabotaggio Ursula sta con Francia e Germania

Urso: «Oggi il vertice con Filosa per Stellantis»

di **Pierluigi Bonora**

Il "Dialogo strategico" del 12 settembre, a Bruxelles, tra Ursula von der Leyen (foto), presidente della Commissione Ue, e il settore automotive, si delineerebbe come una farsa dal finale già scritto. Altro che rivedere, nel segno del pragmatismo, le decisioni ideologiche che stanno affossando il sistema industriale europeo. La riunione, secondo indiscrezioni, punterebbe a privilegiare i costruttori francesi e tedeschi. Guardando alla Fran-

cia, si mirerebbe a coinvolgere l'Europa nel cosiddetto «eco-score», quei sistemi di etichettatura che valutano l'impatto ambientale relativo alla produzione del veicolo: energia (grazie al nucleare, la Francia è avvantaggiata a spese soprattutto dell'Italia) e acqua consumate, emissioni di CO2, inquinamento, smaltimento di batterie e componenti, logistica e trasporto. Questo «eco-score», inoltre, creerebbe grossi problemi ai big cinesi che importano auto e ricambi, visto che l'impatto

ambientale ampliato li vedrebbe fortemente penalizzati. Le stesse voci vedrebbero Bruxelles propensa a dare l'ok, dal 2035, alle tecnologie di alimentazione gradite ai tedeschi. E i biocarburanti, peraltro già disponibili e certificati green, sostenuti dal governo italiano?

La presidente von der Leyen, inoltre,



avrebbe convocato le sole aziende, tra case auto e componentisti, native europee e rappresentate dai rispettivi numeri uno. Quindi, francesi (Renault e Stellantis, con il suo mix italiano) e tedesche (Volkswagen, Bmw e Mercedes). I ceo di Mercedes, Ola Kallenius, impegna a rimangiarsi le decisioni del recente passato, e di Schaeffler, Matthias Zink, intervengono nella doppia veste di capi Acea (costruttori europei) e Clepa (fornitori).

Intanto, oggi, a pochi giorni dal "Dialogo", il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, incontrerà - come anticipato dal *Giornale* - il ceo di Stellantis, Antonio Filosa, e la dirigenza di Anfia per capire le intenzioni del gruppo sulla situazione produttiva in Italia.

C'è poi il caso Ara, l'esclusione dal "Dialogo" dell'Al-

leanza tra le 40 Regioni europee dal tessuto produttivo per lo più legato all'automotive. Le ragioni del taglio? «Motivi di tempistica. Veramente imbarazzante», precisa il presidente di Ara, Guido Guidesi, assessore regionale lombardo. «A ogni intervento sono stati riservati solo tre minuti, semplicemente ridicolo», rivela una fonte. «La nostra presenza - puntualizza Guidesi - avrebbe permesso alla presidente Ue di avere un quadro realistico, aspetto fondamentale per prendere decisioni oculate, ciò che è invece mancato».

Entro Natale, infine, se dall'Ue non arriveranno decisioni salva-automotive, crescono le possibilità che l'indotto italiano scenda ufficialmente in piazza a Bruxelles, sull'onda della protesta organizzata dalla Coldiretti.