

Alitalia, Malpensa e Lufthansa

Tre attori nel mercato italiano

di Andrea Giuricin

Il processo di privatizzazione di Alitalia, dopo più di 16 mesi, è in fase di stallo dopo il ritiro di AirFrance e nell'attesa della creazione di una cordata italiana. La compagnia in questo periodo ha bruciato almeno 600 milioni di euro e la sopravvivenza è stata garantita dal governo uscente, su richiesta del futuro premier Silvio Berlusconi, tramite un prestito ponte di 300 milioni di euro a carico dei contribuenti italiani. Questa via d'uscita ha tutte le caratteristiche per configurarsi come aiuto di stato e l'Unione Europea ha la possibilità di evitare l'ennesima distorsione della concorrenza nel trasporto aereo italiano con il salvataggio di Alitalia.

La Commissione Europea ha dato tempo all'Italia fino al 19 maggio per avere maggiori chiarimenti circa il prestito ponte, dopo che il Senato della Repubblica il 24 aprile scorso ha convertito in legge il decreto n°80/2008. Nel disegno di legge vengono confermate le ragioni di ordine pubblico e continuità territoriale al fine di giustificare il prestito di 300 milioni di euro.

La sopravvivenza della compagnia è stata garantita negli ultimi mesi tramite operazioni straordinarie, alcune volte di mercato altre volte di natura statale; tra le prime è da segnalare la vendita di tre coppie di *slot* a Londra Heathrow il 26 dicembre scorso per più di 60 milioni di euro, mentre nella seconda rientra l'operazione di vendita del pacchetto azionario di AirFrance in possesso di Alitalia per 79 milioni di euro a Fintecna, società di proprietà del ministero dell'Economia.

Alitalia a fine marzo aveva una disponibilità finanziaria netta a breve di soli 36 milioni di euro, in crescita di 3 milioni di euro rispetto al mese precedente grazie all'operazione straordinaria di vendita azionaria. Al netto di tale introito, la disponibilità netta a breve sarebbe stata negativa per 43 milioni di euro, anche a causa dell'esborso dovuto al pagamento della cedola annuale del prestito obbligazionario convertibile. Il 2 aprile scorso è stato incassato un credito verso l'erario per circa 69 milioni di euro che permette la sopravvivenza della compagnia fino all'insediamento del nuovo governo.

La vendita degli *slot* non era in Europa una pratica molto diffusa poiché mancava una comunicazione per l'applicazione del regolamento concernente l'attribuzione degli stessi e veniva applicata soprattutto negli scali londinesi.

Il regolamento 793/2004 non impediva di fatto una compravendita degli *slot* e il 30 aprile scorso, Jacques Barrot, commissario europeo ai trasporti e all'energia ha chiarito tramite comunicazione che è possibile "lo scambio di *slot* per denaro o altra utilità". Il decisore europeo ha evidenziato inoltre che il secon-

KEY FINDINGS

- La privatizzazione di Alitalia è in fase di stallo e l'unica soluzione adottata è il prestito ponte concesso dal Governo Italiano, che si configura come aiuto di stato.
- Il trasporto aereo si configura con un processo di consolidamento tramite fusioni sia negli Stati Uniti che in Europa.
- Lufthansa è pronta ad acquisire nuove compagnie aeree per rafforzarsi come secondo operatore europeo. La compagnia tedesca rimane interessata al mercato italiano, mentre continua ad affermare di non essere interessata ad un'acquisizione di Alitalia.
- Il posizionamento di sei aeromobili su Malpensa da parte del vettore tedesco è un investimento importante, ma non è l'unico effettuato negli ultimi mesi; la liberalizzazione dei voli europei e atlantici ha un effetto positivo e aiuta l'aeroporto a ritrovare sul mercato nuovi clienti.
- La "battaglia" inutile tra Alitalia e la Sea non ha ancora trovato fine; la compagnia italiana ha chiesto un risarcimento di circa 1 miliardo di euro al gestore aeroportuale.
- Il governo entrante deve focalizzarsi sull'apertura delle rotte intercontinentali per accrescere lo sviluppo del mercato italiano.

Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

dary trading è utile per migliorare l'allocazione degli *slot* attraverso un sistema di prezzo e l'esempio di Londra, dove esiste una grande congestione, ne è stato l'esempio.

La comunicazione ribadisce inoltre che è necessaria l'indipendenza del coordinatore e boccia di fatto la proposta dell'ex ministro Alessandro Bianchi per il trasferimento delle competenze da Assoclearence all'Enav.

La commissione inoltre puntualizza che gli Enti Locali hanno competenza solo per le tematiche ambientali e non devono in alcun modo imporre restrizioni o condizioni di distorsione del mercato; la Regione Lombardia non può dunque utilizzare gli *slot* al fine di difendere Malpensa, come ha cercato di fare negli scorsi mesi.

La vendita di *slot* potrebbe aiutare Alitalia a trovare la liquidità necessaria per sopravvivere qualche mese in più; questa soluzione di mercato è estrema, ma permetterebbe nel breve periodo di fare a meno del prestito ponte.

La compagnia di bandiera sta trattando con Aeroporti di Roma anche per la vendita di terreni per circa 100 milioni di euro.

Questi introiti priverebbero l'azienda di importanti *asset*, ma sarebbe l'unica soluzione non distorsiva del mercato nell'attesa di un compratore.

In questa partita del trasporto aereo, diversi attori hanno assunto il ruolo di protagonista; tra questi Alitalia e Malpensa, che continuano la loro inutile "battaglia". La fantomatica cordata italiana non si è ancora concretizzata, mentre AirFrance al momento si è messa in disparte; Lufthansa è ciclicamente della partita più per volontà della classe politico-sindacale italiana che di mercato.

Le dichiarazioni di amore verso Lufthansa di certi politici e sindacalisti italiani, dei mesi scorsi, sembrano un lontano grido di disperazione ora che Alitalia rischia il commissariamento; nel caso il prestito ponte venisse considerato aiuto di Stato per la compagnia italiana non ci sarebbe alternativa.

Nella situazione critica di Alitalia, la soluzione meno dolorosa, AirFrance, è stata scartata. L'offerta dei francesi era particolarmente dura: del vettore di bandiera, venivano valutati in pratica solo il *brand* e gli *slot*. Il colosso franco-olandese prevedeva tuttavia un investimento nel medio lungo periodo di circa 6,5 miliardi di euro .

Lo scenario del trasporto aereo

Lo scenario italiano, dopo il fallimento del secondo processo di privatizzazione di Alitalia è cambiato notevolmente. Lo scenario del trasporto aereo a livello europeo e a livello globale continua ad essere profondamente mutevole. La proposta di fusione tra Northwest e Delta, nel caso avesse l'avallo dell'antitrust americano, darebbe vita alla prima compagnia mondiale. Il processo di consolidamento del settore si rafforza anche con il probabile merger tra United Airlines e Us Airways, altro aspirante al titolo di maggior gruppo a livello mondiale.

L'apertura della concorrenza tra Stati Uniti ed Europa è sicuramente una causa importante di questo processo degli ultimi mesi. Le compagnie americane, dovendo pagare in dollari il *jet fuel* sono particolarmente colpite dall'aumento del prezzo del carburante; dato che il *jet fuel* è acquistato e venduto in dollari, le compagnie aeree europee sono parzialmente coperte dall'incremento del prezzo grazie all'euro forte. In Europa, dopo la fusione tra AirFrance e Klm, che sono attualmente il primo gruppo del continente, è seguito il tentativo di acquisto da parte di British Airways di Iberia, senza successo. Le

stesse compagnie *low cost* non sono rimaste a guardare, poiché Easyjet ha integrato ad inizio del 2008 GB Airways e AirBerlin ha acquisito Ltu.

Le fusioni riguardano sia le compagnie americane che quelle europee, mentre attualmente è impossibile avere una fusione tra due compagnie di diversa origine a causa delle limitazioni esistenti a livello normativo. Questa limitazione è un punto debole dell'accordo Open Skies entrato in vigore a fine marzo.

I vettori tuttavia proseguono nella tendenza di effettuare alleanze sempre più strette anche a livello mondiale; American e British, leader dell'alleanza One World, stanno stringendo sempre più i rapporti commerciali ed hanno chiesto a Continental di entrare a fare parte di questa partnership.

AirFrance e Delta, leader di SkyTeam, a metà dello scorso ottobre hanno dato vita a una joint venture per i voli atlantici, con l'obiettivo di sviluppare nel medio periodo un business congiunto di 8 miliardi di dollari.

La stessa Lufthansa ha attuato una contromossa molto importante. La sua intenzione è probabilmente di sbarcare in un mercato straniero altamente competitivo: il mercato britannico, che lo scorso anno ha servito oltre 200 milioni di passeggeri.

La compagnia di bandiera tedesca, che nel 2007 ha fatturato più di 20 miliardi di euro e trasportato circa 63 milioni di passeggeri, si conferma nel primo trimestre 2008 un'azienda capace di fare profitti, con un risultato operativo positivo di 188 milioni di euro; questi dati trimestrali arrivano in un periodo non facile per i vettori aerei, in quanto oltre a subire la pressione concorrenziale delle compagnie *low cost*, devono affrontare il caro petrolio (pur attenuato dal super euro).

Lufthansa, dopo essere entrata nel mercato americano, avendo acquistato il 19 per cento delle azioni della compagnia *low cost* JetBlue a metà dicembre e dopo l'acquisto della Swiss lo scorso anno, continua la propria espansione nei mercati altamente competitivi.

La compagnia tedesca, che detiene il 30 per cento della britannica Bmi, è pronta a salire a circa l'80 per cento di questo vettore (tramite un diritto d'acquisto), che fattura circa un miliardo di sterline, trasporta più di 10 milioni di passeggeri e ha un utile di qualche decina di milioni di euro.

Perché Lufthansa sembra pensare ad un'acquisizione in terra britannica piuttosto che interessarsi ad Alitalia? A oggi, i tedeschi, si sono sempre dimostrati freddi all'idea di salvare e rilanciare Alitalia, anche se non è escluso a priori che possano cambiare idea in futuro.

Lufthansa e Alitalia

Sono cinque le principali differenze tra Bmi e Alitalia:

- ➔ Alleanza; sia Bmi che Lufthansa fanno parte della Star Alliance. Alitalia, come AirFrance, appartiene alla seconda alleanza mondiale, SkyTeam. Le alleanze non permettono solamente la raccolta di punti viaggio, ma sono qualcosa di molto più complicato e intrecciato. Le compagnie appartenenti alla stessa alleanza hanno spesso voli in *code sharing* che permettono delle notevoli sinergie e riduzioni dei costi. Nel momento in cui AirFrance proponeva di acquisire Alitalia, forse non tutte le parti in gioco hanno analizzato in profondità il mercato del trasporto aereo del terzo millennio.
- ➔ Valore dell'azienda; Bmi è un'azienda che fattura meno di un terzo di Alitalia, ma possiede circa il 12 per cento degli *slot* di Londra Heathrow (gli stessi che Alitalia

ha venduto il 26 dicembre per fare cassa), i più preziosi del mercato aereo. Questi *slot* di Bmi sono valutati circa 1,6 miliardi di euro. Alitalia è una compagnia in perdita da nove anni, con sempre meno *asset* nel proprio portafoglio, che porterebbe a Lufthansa probabilmente più costi che benefici.

- Mercati; il mercato inglese e quello italiano sono molto diversi. Il primo è altamente competitivo, il più sviluppato d'Europa, che paradossalmente è destinato a crescere meno di quello italiano nei prossimi anni. Il mercato inglese tuttavia, non conosce distorsioni significative, non vengono concessi prestiti ponte o continui salvataggi di Stato verso particolari player del trasporto aereo. Alitalia paradossalmente giace in mercato con prospettive migliori rispetto a quello di Bmi, ma un'azienda straniera per investire ha bisogno della garanzia che non vi saranno ulteriori distorsioni.
- Sindacati; il ruolo dei sindacati in Gran Bretagna e in Italia è molto diverso. Se il governo italiano, nel decreto legge di prestito ponte per Alitalia di 300 milioni, afferma che esiste una motivazione di ordine pubblico, introduce un concetto alquanto preoccupante. La responsabilità dei sindacati nella gestione fallimentare di Alitalia è sicuramente enorme e le proteste con tafferugli da parte dei dipendenti Atitech sono un elemento critico.
- Entità dell'acquisizione; il *cash flow* di Lufthansa lo scorso anno è stato di circa 2,8 miliardi e quindi l'azienda tedesca ha una buona disponibilità di cassa. L'acquisizione di Bmi sicuramente sarà più onerosa di un eventuale acquisto del vettore italiano. Nel primo caso, il vettore tedesco acquisterebbe azioni, mentre nel caso italiano, acquisterebbe miliardi di debito oltre alle azioni. Sarebbe inoltre necessaria una ricapitalizzazione per rilanciare il vettore italiano che ha accumulato perdite operative per 2,6 miliardi di euro negli ultimi nove esercizi.

Queste differenze spiegano perché la compagnia tedesca punti sulla britannica Bmi.

Secondo gli ultimi rumors dei mercati, Lufthansa sarebbe interessata ad entrare anche nel mercato belga, tramite l'acquisizione di Brussels Airlines, nata dalla ceneri di Sabena, compagnia di bandiera belga fallita in seguito agli attentati dell'11 settembre 2001.

L'interesse del leader tedesco del trasporto aereo sembra dunque indirizzarsi verso compagnie diverse da Alitalia; il mercato italiano, pur avendo forti potenzialità di crescita, non è facile da affrontare a causa di barriere all'ingresso notevoli. Nonostante Lufthansa continui a negare un interessamento diretto per Alitalia, continuano i rumors circa un'eventuale entrata del vettore tedesco affiancato dal gruppo bancario Unicredit; un articolo del *Messaggero* del 5 maggio scorso, ha riportato di un incontro tenuoso a Monaco tra i vertici dei due gruppi, tuttavia subito smentito dalla banca italiana.

Il vettore tedesco ha confermato il suo interesse per l'Italia e non per Alitalia, concludendo un accordo a fine aprile scorso con la società aeroportuale milanese.

Malpensa e Lufthansa

Non si può escludere l'entrata di Lufthansa a priori nella partita Alitalia, tuttavia sembra più probabile il posizionamento autonomo della compagnia tedesca nell'aeroporto di Malpensa.

Lufthansa è partner del piccolo operatore regionale AirOne (0,8 per cento della quota di mercato passeggeri europeo), facendo parte della stessa alleanza globale. Il vettore tedesco avrebbe i mezzi per comprare Alitalia ed AirOne contemporaneamente, ma forse per la compagnia è più conveniente entrare direttamente sul mercato italiano posizionando nuovi aerei sui principali aeroporti italiani.

Il secondo vettore europeo ha dunque poco interesse ad entrare nella partita Alitalia e la mossa di acquisizione della britannica Bmi sembra confermarlo.

L'accordo raggiunto tra Air Dolomiti, filiale regionale di Lufthansa e la Sea Milano, lo scorso 30 aprile, sembra evidenziare la strategia del vettore tedesco di un'entrata sul mercato italiano non tramite acquisizioni, ma tramite un processo di espansione. Tale accordo prevede infatti il posizionamento di 6 aeromobili regionali nello scalo varesino, con un traffico previsto di circa 800 mila passeggeri l'anno. Questi nuovi velivoli probabilmente potranno fare feederaggio su Malpensa, portando passeggeri da aeroporti secondari. Questo potrebbe essere il primo passo per un investimento anche nel lungo raggio dallo scalo gestito dalla Sea; attualmente tuttavia non esistono piani concreti, come confermato dal Ceo del vettore tedesco Wolfgang Mayrhuber.

Lufthansa ed Alitalia fanno inoltre parte di diverse alleanze globali di trasporto aereo e un'acquisizione non sarebbe facile dal punto di vista commerciale, di coordinamento delle rotte; inoltre Alitalia dovrebbe pagare sicuramente delle penali per l'uscita dall'alleanza SkyTeam. Per la compagnia tedesca sarebbe meno complicato acquisire la seconda compagnia italiana, AirOne, con la quale sono già stretti accordi commerciali ed operativi.

Alitalia e Malpensa

Il piano dell'ex amministratore delegato di Alitalia, Maurizio Prato, presentato a fine dello scorso agosto, prevedeva il riposizionamento della compagnia su un solo hub, quello di Roma Fiumicino. Il vettore infatti non è mai stata in grado di operare su due hub, poiché aveva 24 aerei per il lungo raggio suddivisi tra l'aeroporto milanese e quello romano, contro i 150 aeromobili di AirFrance – Klm che li divide tra Parigi e Amsterdam.

Il piano di sopravvivenza è partito come previsto sette mesi dopo la presentazione e, da fine marzo 2008, Alitalia ha diminuito da 1238 a 366 i propri voli settimanali da Milano Malpensa, con un impatto notevole per lo scalo.

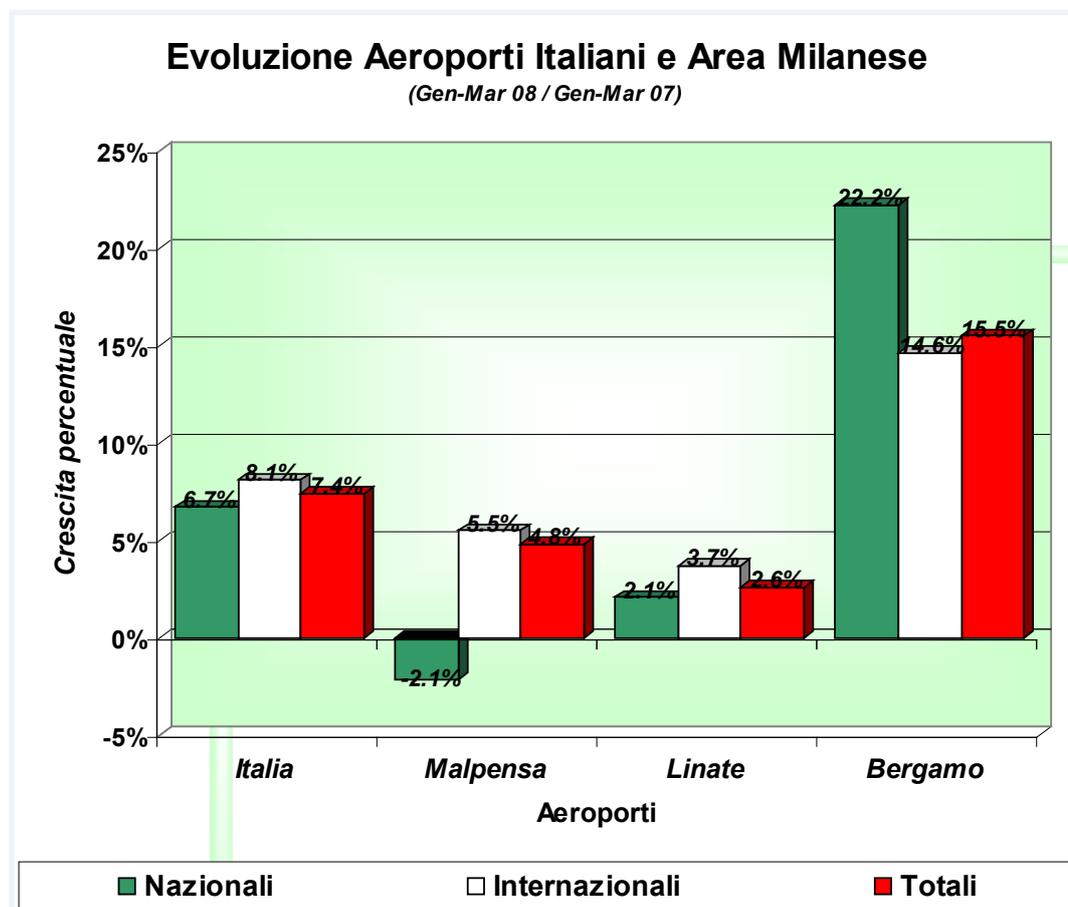
La soluzione invocata per molti mesi da politici e imprenditori è stata una moratoria di tre anni a carico del contribuente; attualmente tale richiesta non è più avanzata in quanto il ridimensionamento di Alitalia è stato attuato; la Sea giustamente pretende la liberalizzazione dei voli intercontinentali in modo da poter cogliere le opportunità del mercato.

La diminuzione dei voli Alitalia è cominciata nella prima parte del 2008, ma le conseguenze negative sono state coperte dall'arrivo di nuovi operatori nello scalo varesino.

Il grafico alla pagina successiva mostra l'andamento del traffico passeggeri per i tre aeroporti dell'area milanese (Malpensa, Linate e Orio al Serio) nei primi tre mesi dell'anno confrontati con quelli dell'anno precedente.

Il grafico evidenzia un incremento dei passeggeri a livello nazionale del 7,4 per cento, trainato dal continuo sviluppo delle compagnie *low cost* nel mercato nazionale. L'incremento è maggiore per i passeggeri internazionali rispetto a quello domestico. Nell'area milanese si evidenzia un leggero calo per Malpensa nei voli domestici, compensato da una crescita del 5,5 per cento dei passeggeri internazionali; nel complesso lo scalo varesino cresce di quasi 5 punti percentuali. La crescita è inferiore per Linate, ma questo è dovuto al fatto che il city airport non dispone di *slot* per potersi sviluppare ancora. Nell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio continua la crescita del numero di passeggeri grazie alla continua espansione di Ryanair e le altre compagnie *low cost*.

GRAFICO 1



Malpensa ha saputo attrarre sul mercato nuovi operatori, ma il recupero dei livelli del 2007 non è un processo breve; la liberalizzazione dei voli europei e atlantici ha un effetto positivo e aiuta l'aeroporto a ritrovare sul mercato nuovi clienti.

La seguente tabella evidenzia come quattro importanti attori del trasporto aereo abbiano aumentato la loro offerta di voli settimanali suddivisi in rotte domestiche, internazionali e americane.

Il processo di liberalizzazione tra Stati Uniti ed Europa e il ritiro di Alitalia da Malpensa, hanno favorito l'entrata di nuovi player; AirOne ha cominciato il collegamento verso Boston e Chicago, mentre American Airlines effettua da inizio maggio un collegamento diretto con New York.

La compagnia *low cost* Easyjet continua la propria espansione nello scalo varesino con un aumento di 52 voli settimanali e nove destinazioni dal momento della decisione di riposizionamento di Alitalia su Roma Fiumicino.

AirOne e Volareweb, filiale *low cost* di Alitalia, investono con decisione sullo scalo milanese, posizionando diversi aeromobili e offrendo più di 200 nuovi voli settimanali.

La Sea ha anche rifiutato un accordo con Ryanair, che prevedeva di trasportare circa 6 milioni di passeggeri, perché le condizioni non erano soddisfacenti.

Nel complesso, circa 500 voli settimanali hanno parzialmente sostituito il depotenziamento dello scalo da parte della compagnia di bandiera italiana.

TABELLA 1

Sviluppo di Malpensa sul mercato
Dati: voli settimanali da fine Marzo

Compagnia	Destinazioni		
	Domestiche	Internazionali	US
EasyJet (1)	28	24	0
AirOne	70	42	11
Volareweb (1)	27	60	0
American	0	0	7

(1) dati dal piano Prato; Fonte: Dati compagnie

L'apertura delle rotte intercontinentali, tramite la rinegoziazione degli accordi bilaterali, potrebbe rilanciare Malpensa nei prossimi mesi. È necessaria quindi un'apertura delle tratte intercontinentali al fine di prolungare lo sviluppo del mercato italiano, che dal 1997, anno della liberalizzazione europea, è più che raddoppiato.

Malpensa attraverserà nel breve-medio periodo una riduzione del traffico che fortunatamente non è stata coperta da una moratoria dei voli Alitalia a carico dello Stato e con effetti distorsivi per il mercato, ma tramite l'entrata di nuovi operatori di servizio aereo.

Alitalia e la causa alla Sea

La società aeroportuale che gestisce gli scali milanesi è di proprietà pubblica: le azioni sono suddivise tra il Comune di Milano, che detiene quasi l'85 per cento, la Provincia di Milano al 15 per cento circa e altri azionisti con meno dell'uno per cento. Il gestore opera in una posizione di monopolio naturale, tanto che gode di un margine operativo lordo vicino al 30 per cento nel 2007.

Il conto economico della Sea evidenzia ricavi per 691 milioni di euro e un Mol superiore ai 213 milioni di euro nel 2007. Lo scorso anno Alitalia ha presentato il proprio piano di ridimensionamento di Malpensa, ma tale strategia è stata attuata solo nel 2008; infatti il margine operativo lordo del gestore aeroportuale è in crescita del 3 per cento, l'utile si avvicina ai 35 milioni di euro, mentre i ricavi sono aumentati del 6 per cento nel 2007.

Nella presentazione del bilancio, la Sea, ha evidenziato che i minori utili dovuti al "dehubbing" di Alitalia ammontano a circa 30 milioni di euro. Questo dato è ricavato da una svalutazione degli investimenti attuati a Malpensa per dotare l'aeroporto delle infrastrutture adeguate al ruolo di hub di Alitalia.

È necessario evidenziare che senza la svalutazione l'utile di Sea sarebbe cresciuto dell'87 per cento in un anno, un dato molto elevato, e che le infrastrutture realizzate a Malpensa probabilmente sono state costruite non solo per Alitalia, ma anche per le altre compagnie che si servono dello scalo. Gli investimenti della Sea in percentuale dei ricavi sono inferiori a quelli effettuati negli altri aeroporti europei, ad eccezione di Roma Fiumicino.

La Sea ha dei punti di debolezza nell'*handling*, dove una sua controllata accumula da anni perdite per decine di milioni di euro; l'*handling* è l'unico business aeroportuale nel quale può esistere una concorrenza in senso stretto, e l'operatore pubblico

è enormemente inefficiente. Le perdite sono coperte dagli utili che la società riesce a produrre negli altri business non aperti alla concorrenza.

Il 2008 sarà l'anno più difficile per la Sea e probabilmente verrà ridotto il dividendo incassato dal Comune di Milano e dalla Provincia di Milano.

La società aeroportuale milanese, sotto la presidenza di Giuseppe Bonomi, aveva avanzato a inizio di questo anno una richiesta risarcitoria per circa 1,25 miliardi di euro nei confronti di Alitalia a causa dell'eventuale mancato rispetto di patti di sviluppo per l'aeroporto lombardo. La richiesta è stata una concausa del fallimento dell'acquisto di Alitalia da parte di AirFrance; il suo ritiro era infatti una delle condizioni necessarie per la vendita.

I danni reputazionali derivanti dal perturbamento al processo di privatizzazione e l'inadempimento degli obblighi di sviluppo dell'aeroporto di Malpensa sono le due motivazioni per le quali Alitalia ha chiesto lo scorso 30 aprile un risarcimento dalla Sea per una somma superiore al miliardo di euro.

La partita è dunque molto complicata e nessuna soluzione può essere esclusa a priori. Alitalia deve trovare un'acquirente il prima possibile; Lufthansa non sembra al momento coincidere con l'identikit necessario. Malpensa ha le capacità di potersi sviluppare autonomamente senza Alitalia, grazie all'entrata di nuovi operatori, tra i quali il vettore di bandiera tedesco.

Qualunque sia l'esito della partita Alitalia sarebbe bene che il governo entrante si focalizzasse sull'apertura delle rotte intercontinentali per accrescere lo sviluppo del mercato italiano.

IBL Briefing Paper

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.