



Una protesta di esodati davanti alla Camera dei Deputati  
FOTO L'ESPRESSO

# Nomine, domani sera la lista L'ultimo duello è sulle donne

● Fuori i due big Scaroni e Conti ● All'Eni non si esclude la «rivoluzione Maugeri» ● Mondardini (Cir-Espresso) potrebbe arrivare a Poste dopo una proroga-ponte per Sarmi

B. DI G. ROMA

Si conosceranno domani dopo la chiusura della Borsa i nomi dei «magnifici 10» chiamati a guidare le 5 big dell'industria di Stato. Tra tutte Eni e Enel sono in prima fila, seguono Finmeccanica, Terna e Poste. In verità le poltrone che il Tesoro è chiamato a rinnovare sono circa 600, tra aziende quotate e non, considerando tutti i posti nei cda. Ma i riflettori ormai da giorni sono puntati su quella short list che Via XX Settembre ha inviato a Palazzo Chigi, dopo aver selezionato i curricula con l'aiuto di due società di cacciatori di teste.

## NOMI E CASELLE

Ora comincia il bello: si sa che in questi casi sono gli ultimi minuti a fare la differenza. Matteo Renzi ha già vinto la sua battaglia per il rinnovamento: esclusi dai giochi i boiardi più potenti e illustri come Paolo Scaroni e Fulvio Conti, dopo una strenua e forse ancora non sedata resistenza. Ora c'è il duello «di genere», con l'ingresso di una manciata di donne che se la vedono con altrettanti manager uomini agguerritissimi. Ecco perché fino all'ultimo potrebbero esserci sorprese. Forse proprio per questa ragione alla fine il termine ultimo è slittato a domani, mentre gli osservatori si aspettavano il fine settimana. Evidentemente i giochi non sono ancora fatti.

I nomi che rimbalzano più insistentemente tra gli addetti ai lavori sono quelli già più volte segnalati dalla stampa: tutto sta a vedere se le caselle indicate resteranno le stesse. Per ora sembra certo che la poltronissima di Paolo Scaroni sarà assegnata a Claudio Descalzi, oggi direttore operativo dell'Eni. Anche se tornerebbe in auge in queste ore anche Leonardo Maugeri, uscito dal gruppo nell'agosto del 2011 per divergenze con Scaroni. Insomma, il suo nome sarebbe una vera svolta rispetto alla gestione attuale. Ma in ogni caso resterebbe una scelta interna, visto che è molto difficile trovare manager in

grado di gestire un colosso petrolifero come l'Eni fuori dal circolo degli addetti ai lavori. Anche per l'Enel il rinnovo è all'interno del gruppo, visto che Conti ha buone probabilità di essere sostituito da Francesco Starace, oggi numero uno di Enel Green Power (ma resistono le candidature di Luigi Ferraris o Andrea Brentan, sempre interni). Queste due poltrone erano la sfida numero uno per Renzi, anche perché le resistenze dei «vecchi» si sono fatte sentire. Molte partite finanziarie delle aziende in questione sono legate a doppio filo con la presenza di Scaroni e Conti, che in questo modo avevano quasi blindato il loro incarico. Renzi ha voluto rompere con il passato, complice anche la direttiva del Senato che pone un limite di tre mandati e chiede valutazioni sulla gestione degli amministratori uscenti, ma ora non può neanche lontanamente immaginare un rinnovamento radicale: solo personalità interne ai due grandi gruppi energetici sono in grado di andare al timone. Questa la ratio della scelta interna.

Discorso diverso per la presidenza, che di solito non ha deleghe pesanti. È qui che entrerebbero in campo alcune candidature femminili, come quella di Emma Marcegaglia (past president di Confindustria), come probabile presidente Eni. Poltrona che sarebbe ambita anche da Patrizia Grieco, oggi in Olivetti (gruppo Telecom). Ma come seconda scelta a Grieco potrebbe essere riservata la poltrona di Terna. Anche qui Flavio Cattaneo è in uscita, e potrebbe essere sostituito da Francesco Caio (oggi in agenda digitale), ma si fa il nome anche di Aldo Chiarini (Gaz de France).

Altre donne «in odore» di nomina sono Paola Severino (anche lei per Eni, la poltrona più ambita), poi Monica Mondardini, che però sembrerebbe intenzionata a restare all'Espresso. Non si esclude che la sua nomina a Poste potrebbe essere valutata in un secondo tempo, dopo una proroga ponte per Sarmi, il quale resterebbe comunque presidente per pilotare la privatizzazione.

Discorso a parte merita Finmeccanica, dove è sicuramente in uscita Alessandro Pansa (che andrebbe a Fintecna). Al suo posto il pole position c'è Domenico Arcuri (oggi Invitalia). La presidenza resta a Gianni De Gennaro, ma nel cda potrebbe entrare una donna del calibro di Marta Dassù.

casione di parlare dei provvedimenti se e quando saranno adottati». Ma è chiaro che - come già sottolineato qualche giorno fa da Giovanni Sabatini, direttore generale dell'Abi - le banche non l'hanno presa per niente bene.

Ma non sono stati gli istituti di credito uno dei fattori che ha provocato la crisi? «Dipende dalle banche e dalla crisi di cui parliamo - ha precisato Visco, rispondendo ai cronisti -. Nel nostro caso ha pesato la recessione, la caduta della domanda, l'aumento dei crediti deteriorati».

## FOCUS SULLA DISOCCUPAZIONE

Ma non si è parlato solo di banche negli incontri tenutisi nella capitale statunitense, dove si è ritrovato il gotha dell'economia europea. Al termine dell'incontro dell'*International Monetary and Financial Committee*, il braccio operativo del Fondo monetario internazionale, infatti, Mario Draghi, governatore della Bce, pur ribadendo i «timidi segnali di ripresa», ha sottolineato il

permanere dell'alto tasso di disoccupazione nell'Eurozona «è inaccettabile». È proprio quel dato, oltre a non specificati «rischi geopolitici che potrebbero materializzarsi nel futuro», che abbassa le aspettative su una ripresa più rapida.

Una conferma che arriva dal ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan, che, nel suo discorso preparatorio, ha sottolineato come «le condizioni del mercato del lavoro in Italia restino difficili, con il tasso di disoccupazione che ha raggiunto livelli molto alti». Per invertire la tendenza «è pertanto estremamente importante assicurare che la ripresa sia sufficientemente robusta da assorbire la disoccupazione».

In questo senso, il Jobs Act porterà dei benefici, sostiene Padoan: «L'Italia crescerà di più negli anni prossimi con un effetto positivo, sebbene ritardato, sull'occupazione. Le misure che sta approntando il governo in queste settimane accelereranno questo miglioramento».

## DATI CGIA

### Tasse sulla casa, aumento da 4,6 miliardi di euro

Nel 2014 i proprietari di immobili dovrebbero pagare 4,6 miliardi di euro in più rispetto all'anno scorso. Tra Imu, Tasi al 2 per mille e Tari, nel 2014 gli italiani pagheranno 32,5 miliardi. Lo rileva la Cgia di Mestre.

Secondo i calcoli dell'Ufficio studi dell'associazione, il peso complessivo delle tasse, delle imposte e dei tributi su case e negozi rischia di superare i 53,7 miliardi di euro. Si tratta di una soglia che potrebbe essere raggiunta nel caso in cui l'aliquota media della Tasi applicata sulle prime abitazioni si attestasse quest'anno al 2 per mille.

«Un tempo l'acquisto di una abitazione costituiva un investimento. Ora, chi possiede una casa o un capannone sta vivendo un incubo», sintetizza il segretario della Cgia

Giuseppe Bortolussi.

Il gettito ha subito una vera e propria impennata: se ipotizziamo che nel 2014 l'aliquota media Tasi sull'abitazione principale si attesti al 2 per mille, dal 2007 ad oggi il prelievo è destinato a crescere dell'88%. «Tra l'Imu, la Tasi al 2 per mille e la Taricontinua Bortolussi - nel 2014 gli italiani pagheranno circa 32,5 miliardi di euro. Questo importo incide sul prelievo totale per il 60%. Tenendo conto di tutto il sistema fiscale che grava sul mattone, nel 2014 i proprietari di immobili dovrebbero pagare 4,6 miliardi in più rispetto al 2013». Va sottolineato che i più penalizzati saranno i proprietari di seconde e terze case e quelli che possiedono un immobile ad uso produttivo».

# Alitalia, ore decisive: Etihad mette sul piatto 500 milioni

● Imminente la lettera d'intenti della compagnia degli Emirati, che punta almeno al 40% ● Linate scalo nevralgico per il Nord, Roma-Fiumicino per le Americhe ● Malpensa hub per le merci

GIUSEPPE CARUSO MILANO

Cinquecento milioni di investimento per acquistare almeno il 40% del capitale Alitalia, rilancio di Linate e potenziamento di Malpensa. Saranno questi gli aspetti più importanti contenuti nella lettera di intenti che la compagnia di bandiera degli Emirati Arabi, Etihad, farà a avere, forse già domani, al vertice di Alitalia.

## PIANI

Una lettera che il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha detto di aver già visto nell'incontro avuto venerdì con il ceo della compagnia emiratina, James Hogan. Etihad intende investire i 500 milioni di euro anche attraverso un aumento di capitale per accaparrarsi al

massimo il 49% delle quote dell'ex compagnia di bandiera italiana, visto che salendo oltre perderebbe i diritti che spettano alle compagnie europee. Sul versante scali, gli emiratini intendono fare di Linate il centro nevralgico delle rotte nel Nord Italia. L'idea parte da un concetto molto semplice: i voli Milano-Roma sono stati surclassati dall'Alta velocità. Il treno ha vinto ed è inutile insistere, tanto vale quindi liberare i tanti slot (fasce orarie) occupati a Linate per la tratta che unisce le due capitali d'Italia. Gli slot verrebbero così riutilizzati e pare che Etihad abbia chiesto di togliere il tetto ai voli e liberalizzare le destinazioni. Il governo italiano da parte sua avrebbe promesso di togliere il limite attuale di 18 voli all'ora per destinazioni all'interno dell'Unione europea. Si tratta di una norma varata per

proteggere Malpensa ed il suo traffico aereo. Se la richiesta venisse accettata, gli emiratini utilizzerebbero Linate non solo come trampolino di lancio verso Abu Dhabi per i voli diretti ad Oriente (come Shangai, una delle prossime mete), ma potenzierebbero anche le destinazioni europee, come per esempio Berlino.

## RICOMPENSA

La strategia, come detto, penalizzerebbe Malpensa, che verrebbe ricompensata con un potenziamento nel settore cargo, un segmento che interessa molto la compagnia emiratina. A Fiumicino invece toccherà l'onore di diventare l'hub passeggeri di riferimento. L'aeroporto romano verrebbe utilizzato per i voli in partenza per le Americhe.

Per quanto riguarda le noti dolenti, vale a dire i 3000 esuberanti previsti, pare che il progetto preveda una cassa integrazione a rotazione per il personale viaggiante e la cig a zero ore per il personale di terra. Ipotesi questa che ha fatto subito entrare in allarme i sindacati, che a febbraio avevano ottenuto la possibilità di una cassa integrazione a

rotazione per tutto il personale della compagnia.

Ieri Marco Veneziani, segretario nazionale Uiltrasporti aerei, ha ricordato che «nonostante le parole del ministro Lupi, che spiega come l'accordo di Alitalia con gli arabi è stato fatto, noi ancora ufficialmente non sappiamo niente. La nostra preoccupazione è sia per gli esuberanti previsti, ma anche per il piano industriale che non conosciamo. Non abbiamo concluso l'accordo con i francesi e questo secondo me è stato un bene, invece mi pare che questo con gli arabi sia il matrimonio giusto».

«Per quanto riguarda gli esuberanti» ha continuato Veneziani «la cifra che si prospetta è enorme e certamente noi dovremo trovare i modi per proteggere questi lavoratori che perdono il posto di lavoro. Il problema non si pone

...

**A rischio 3.000 unità: sindacati preoccupati per la cig a zero ore del personale di terra**

tanto per i piloti, che date le loro notevoli competenze, potranno posto altrove, ma per il personale di terra e per gli assistenti di volo».

Anche ieri però il ministro Lupi, questa volta attraverso un tweet, ha voluto ancora una volta smentire «le notizie che continuano a circolare sulla stampa riguardo ad esuberanti e cassa integrazione».

Chi invece non può essere soddisfatto delle pieghe che stanno prendendo le cose è il governatore della Lombardia, Roberto Maroni. La Lega ha investito molto del suo capitale politico sulla difesa di Malpensa, che oggi rischia di essere affondata dal ritorno in grande stile di Linate. Per questo Maroni ieri ha ricordato che «se venissero liberalizzati i voli su Linate, questo significherebbe la fine di Malpensa e, ovviamente, non posso essere d'accordo e questo il ministro di Trasporti lo sa. Adesso aspetto di capire quale sarà la soluzione: va bene che Etihad entri in Alitalia, ma non può certo farlo a spese di Malpensa, perché vorrebbe dire che salta per aria il sistema aeroportuale lombardo».