

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Confindustria</b>				
2	il Sole 24 Ore	27/02/2018	SULLA RIFORMA DEI CONTRATTI PARTI SOCIALI AL BIVIO (G.Pogliotti)	4
<b>Rubrica Ricerca/Innovazione/Education</b>				
42	il Sole 24 Ore	27/02/2018	Int. a C.Lehane: "NEL TURISMO NUOVI POSTI DI LAVORO GRAZIE ALL'HI-TECH" (E.Chioda)	5
43	il Sole 24 Ore	27/02/2018	ECCO CHI SONO GLI STARTUPPER ITALIANI (L.Tremolada)	6
43	il Sole 24 Ore	27/02/2018	SERVIZI E RETI 5G, OPPORTUNITA' DA MILLE MILIARDI DI DOLLARI (G.Rusconi)	7
1	la Stampa	27/02/2018	Int. a S.Beraldo: "UNA RIVOLUZIONE NEL COMMERCIO" (L.Ubaldeschi)	8
<b>Rubrica Industria / Automazione industriale</b>				
1	il Sole 24 Ore	27/02/2018	CONTI PIRELLI OLTRE LE ATTESE, ORA VIA LA RIASSETTO (M.Mangano)	11
1	il Sole 24 Ore	27/02/2018	GIAN MARCO MORATTI, L'IMPRENDITORE VICINO AGLI ULTIMI (P.Bricco)	13
5	il Sole 24 Ore	27/02/2018	A TERMINI IMERESE VIA AI PRIMI PASSI DEL DOBLO' ELETTRICO (F.Greco)	15
5	il Sole 24 Ore	27/02/2018	PARTE LA SFIDA PER L'AUTO DEL FUTURO (M.Cianflone)	16
10	il Sole 24 Ore	27/02/2018	SARAS AL PASSAGGIO GENERAZIONALE (M.D'ascenzo)	18
13	il Sole 24 Ore	27/02/2018	SLITTA LA DEADLINE PER L'ANTITRUST ILVA (M.Meneghello)	19
17	il Sole 24 Ore	27/02/2018	EMBRACO: PRONTI A TROVARE SOLUZIONI	20
46	il Sole 24 Ore	27/02/2018	AUTOMATION SERVICE E LA FAMIGLIA PINTALDI	21
1	Corriere della Sera	27/02/2018	GIAN MARCO MORATTI L'IMPRENDITORE CHE AVEVA SCELTO LA GENEROSITA' COME STILE DI VITA (M.Agnese)	22
18	Corriere della Sera	27/02/2018	"SAPEVA ABBRACCIARTI NEI MOMENTI DIFFICILI" (G.Schiavi)	25
19	Corriere della Sera	27/02/2018	L'ULTIMA RIUNIONE POCHI GIORNI FA "ERA PIENO DI IDEE" (E.Soglio)	26
28	Corriere della Sera	27/02/2018	ESSELUNGA ACCELERA SU RICAVI E PROFITTI LA SPINTA DI ONLINE E VENDITE A DOMICILIO (D.Polizzi)	27
28	Corriere della Sera	27/02/2018	PIRELLI, RICAVI A 5,3 MILIARDI E UTILE NETTO A 175 MILIONI UN POSTO IN PIU' NEL BOARD (F.d.r.)	28
29	Corriere della Sera	27/02/2018	LA PARTITA-MOTORI DI FCA RINCORSA ELETTRICA DLIETRO L'ADDIO AL DIESEL (B.Carretto)	29
1	la Repubblica	27/02/2018	Int. a M.Moratti: MASSIMO MORATTI RICORDA GIAN MARCO: UN FRATELLO TENACE CHE SAPEVA ASCOLTARE (D.Cresto-dina)	30
23	la Repubblica	27/02/2018	MORATTI, IL PETROLIERE SILENZIOSO DELL'ULTIMA DYNASTY DI MILANO (E.Livini)	31
29	la Repubblica	27/02/2018	ENI, TANGENTI IN ALGERIA IL PM CHIEDE SEI ANNI PER L'EX AD SCARONI (F.Vanni)	33
22	la Stampa	27/02/2018	REALE MUTUA UNIQA ASSICURAZIONI LAGANA' ALLA GUIDA	34
23	la Stampa	27/02/2018	LA PERLA, L'INTIMO MADE IN ITALY FINISCE ALL'OLANDESE SAPINDA (F.Giubilei)	35
23	la Stampa	27/02/2018	LATTE, LA COOP SARDA ARBOREA COMPRA LO YOGURT TRENINO (L.Grassia)	36
25	la Stampa	27/02/2018	ADDIO A GIAN MARCO MORATTI IL "PETROLIERE NERAZZURRO" (F.Poletti)	37
25	la Stampa	27/02/2018	ESSELUNGA RICAVI A QUOTA OTTO MILIARDI	38
27	la Stampa	27/02/2018	LUXOTTICA, UTILE RECORD A UN MILIARDO	39
1	il Messaggero	27/02/2018	1936-2018 GIAN MARCO MORATTI, ADDIO AL PETROLIERE GENTILUOMO (O.De Paolini)	40
18	il Messaggero	27/02/2018	ORA EMBRACO APRE: "PRONTI A TROVARE UNA SOLUZIONE PER TUTTI I LAVORATORI" (R.amo.)	43

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica    Industria / Automazione industriale</b>				
1	il Giornale	27/02/2018	<i>RICCO, SERIO E LAVORATORE MORATTI ERA COME MILANO (T.Damascelli)</i>	44
12/13	il Giornale	27/02/2018	<i>MORATTI, STIRPE DI POTERE DALL'IMPERO DI RAFFINERIE AI SALOTTI DELL'ALTA FINANZA (M.Zacche')</i>	46
13	il Giornale	27/02/2018	<i>ALLE 11 IN S. CARLO POI SEPOLTURA A SAN PATRIGNANO</i>	49
13	il Giornale	27/02/2018	<i>ORA IL CORDOGLIO UNISCE LA SUA CITTA' "GRANDE UOMO, ATTENTO AI PIU' FRAGILI"</i>	50
19	il Giornale	27/02/2018	<i>FCA, L'ADDIO AL DIESEL VALE 3MILA POSTI (P.Bonora)</i>	51
20	il Giornale	27/02/2018	<i>LE VENDITE ESSELUNGA SFIORANO GLI 8 MILIARDI STOP ALLA QUOTAZIONE (C.Conti)</i>	52
<b>Rubrica    Rinnovabili/green economy/ reti smart /smart city</b>				
36	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>ENI-SAIPEM, IL PM CHIEDE OLTRE 50 ANNI DI CARCERE (S.Elli)</i>	54
36	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>PARTNERSHIP - ITALGAS SOCIO DEL MIP POLITECNICO DI MILANO</i>	55
37	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>PARTERRE - ACEA E LA TENTAZIONE (PERICOLOSA) DEL RITORNO AL PASSATO (Ce.do.)</i>	56
20	Corriere della Sera	27/02/2018	<i>TANGENTI SAIPEM-ALGERIA, CHIESTI 6 ANNI E 4 MESI PER SCARONI (L.Ferrarella)</i>	57
25	Corriere della Sera	27/02/2018	<i>"SONO UN INGEGNERE ESPERTO IN ENERGIE RINNOVABILI"</i>	58
22	la Stampa	27/02/2018	<i>PIRELLI SUPERA I 5 MILIARDI DI RICAVI (F.Spini)</i>	59
25	la Stampa	27/02/2018	<i>TANGENTI ENI IL PM CHIEDE SEI ANNI PER SCARONI (E.Randacio)</i>	60
20	il Messaggero	27/02/2018	<i>SAIPEM, IL PM CHIEDE SEI ANNI PER SCARONI</i>	61
19	il Giornale	27/02/2018	<i>IL PM CHIEDE 6 ANNI E 4 MESI PER SCARONI NEL CASO ALGERIA</i>	62
<b>Rubrica    Appalti e PA</b>				
27	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>NEL 2018 "TASSA SULLE GARE" INVARIATA. (G.Latour)</i>	63
<b>Rubrica    Infrastrutture/Trasporti/Ferrovie/mobilità elettri</b>				
13	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>LA NEVICATA DI ROMA PARALIZZA LE FERROVIE IN TILT L'ALTA VELOCITA' (M.Morino)</i>	64
36	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>CONDOTTE - FIRMA CONTRATTO IN DANIMARCA</i>	67
36	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>IN AUTOSTRADA RIPARTE LA "SFIDA DEI PANINI" (S.Filippetti)</i>	68
1	Corriere della Sera	27/02/2018	<i>LE RISPOSTE NECESSARIE (E.Marro)</i>	69
1	Corriere della Sera	27/02/2018	<i>TRENI NEL CAOS PER IL GELO (F.Haver)</i>	70
3	Corriere della Sera	27/02/2018	<i>I SOSPETTI SUL SISTEMA ANTIGHIACCIO (L.Berberi)</i>	72
1	la Repubblica	27/02/2018	<i>ROMA CITTA' CHIUSA PER NEVE. TRENI NEL CAOS, L'ITALIA SPEZZATA (G.Adinolfi)</i>	74
3	la Repubblica	27/02/2018	<i>DA FIRENZE A ROMA IN OTTO ORE "MA CI SCUSIAMO PER IL DISAGIO" (F.Tonacci)</i>	77
1	la Stampa	27/02/2018	<i>I RASSEGNA TI IN CARROZZA "IL VIAGGIO RADDOPPIA" (F.Schianchi)</i>	78
1	la Stampa	27/02/2018	<i>L'EFFETTO FRUSTRAZIONE SULLE URNE (A.Mingardi)</i>	80
1	la Stampa	27/02/2018	<i>L'ITALIA DEI TRENI FERMA PER GELO (F.Capurso)</i>	82
2	la Stampa	27/02/2018	<i>Int. a M.Bruzzo: "COLPA DEGLI SCAMBI BLOCCATI VERIFICARE L'EFFICIENZA DELLA RETE E SE C'ERANO MEZZI SOSTITUTI (L.Grassia)</i>	84
3	la Stampa	27/02/2018	<i>LE DOMANDE (R.gi.)</i>	85
5	il Messaggero	27/02/2018	<i>CAOS A TERMINI, L'ITALIA IN TILT DELRIO: INDAGINE SU FERROVIE (L.Bogliolo/M.Evangelisti)</i>	86
1	il Giornale	27/02/2018	<i>NEVE E RAGGI, ROMA KO E NELL'ITALIA SOTTOZERO SI BLOCCANO LE FERROVIE (F.Angeli)</i>	88

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture/Trasporti/Ferrovie/mobilità elettri</b>				
6/7	il Giornale	27/02/2018	<i>DELIRIO INFEROCITO, IL CASO FERROVIE DIVENTA POLITICO (G.De Francesco)</i>	90
<b>Rubrica Rifiuti/Raee</b>				
1	Buone Notizie (Corriere della Sera)	27/02/2018	<i>I CELLULARI NEL CASSETTO COSTANO (ALL'AMBIENTE) (D.Illarietti)</i>	91
<b>Rubrica Editoriali</b>				
1	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>UNA SPINTA A PRIVATIZZARE, ALLEGGERIRE E TUTELARE (M.Onado)</i>	94
<b>Rubrica Scenario economico</b>				
1	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>DEUTSCHE BANK ACCELERA SULL'IPO DELL'ASSET MANAGEMENT (I.Bufacchi)</i>	95
6	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>DRAGHI INSISTE: USCITA CAUTA DAL QE (B.Romano)</i>	97
35	il Sole 24 Ore	27/02/2018	<i>Int. a N.Fioravanti: INTESA SANPAOLO PRONTA ALLO SBARCO NELLE POLIZZE ONLINE (L.Galvagni)</i>	98
26	Corriere della Sera	27/02/2018	<i>"INDIPENDENZA BCE GARANTITA DAI TRATTATI MOLTA VOLATILITA', NON C'E' GUERRA DI VALUTE" (I.Caizzi)</i>	99
27	Corriere della Sera	27/02/2018	<i>L'APERTURA DI EMBRACO-WHIRLPOOL: SIAMO PRONTI A TROVARE SOLUZIONI (F.Basso)</i>	100
1	la Repubblica	27/02/2018	<i>DRAGHI RESISTE AI FALCHI "GLI STIMOLI SONO NECESSARI PER LA STABILITA' DEI MERCATI" (A.Greco)</i>	101
28	la Repubblica	27/02/2018	<i>UN FALCO ALLA BCE LA PARTITA ITALIANA CONTRO WEIDMANN (R.Petrini)</i>	102
12	la Stampa	27/02/2018	<i>IL COMPROMESSO DELLA BCE STOP AL PIANO DRAGHI MA SOLO ALLA FINE DELL'ANNO (A.Barbera)</i>	103
20	il Messaggero	27/02/2018	<i>CARIGE, MINCIONE BUSSA AL CDA PER INFLUENZARE LE AGGREGAZIONI (R.Dimito)</i>	104

**Relazioni industriali.** Chiuso il tavolo tecnico con la definizione di un testo, si passa alla decisione «politica» con un incontro tra i vertici di Confindustria, Cgil, Cisl e Uil per valutare se è possibile l'intesa prima del 4 marzo

# Sulla riforma dei contratti parti sociali al bivio

**Giorgio Pogliotti**

ROMA

Parti sociali al bivio sulla definizione di un nuovo quadro di riferimento per la contrattazione collettiva e le relazioni industriali. Il lavoro dei tecnici di Confindustria e Cgil, Cisl, Uil è finito; è stato definito un testo, ma manca ancora però un passaggio "politico" che avverrà a breve. Un incontro ad alto livello tra il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, e i leader sindacali servirà a valutare se esistono o meno le condizioni per raggiungere un'intesa prima delle elezioni del 4 marzo.

Sulla strada per l'accordo le resistenze arrivano dalla Cgil. La leader Susanna Camusso ha mosso alcune obiezioni di merito che riguardano temi importanti, in particolare il riferimento alla dinamica dei minimi contrattuali. Sulla posizione della confederazione di Corso d'Italia, tuttavia, incidono anche fattori "interni": sta per aprirsi la stagione che porterà al con-

gresso di novembre e Camusso vuole evitare di rompere l'unità interna, con quella parte della Cgil che ha ancora riserve e critiche su alcune parti dell'accordo.

L'intesa potrà servire alle parti per fissare alcuni "paletti" prima delle elezioni, per fronteggiare con una proposta congiunta sulla contrattazione il tema del salario minimo legale che trova un sostegno trasversale nei partiti. La nuova cornice di regole dovrebbe servire anche a contrastare il dumping contrattuale, quegli 868 contratti depositati al Cnel, considerati per due terzi "pirata", cioè sottoscritti da organizzazioni prive di rappresentanza, con condizioni economiche e normative peggiorative rispetto ai contratti di settore. Per questo motivo le parti sono favorevoli ad introdurre il principio della misurazione della rappresentanza anche per le imprese, e ad una legge di sostegno per assicurarne la piena applicazione.

«Nel solo settore me-

talmeccanico il Cnel ha individuato 31 contratti collettivi - ha evidenziato il direttore dell'area Lavoro e Welfare di Confindustria, Piero Albini, intervenendo ieri a TuttoLavoro del Sole 24-Ore - con un evidente svilimento di questo strumento. In questo contesto non basta fissare un salario minimo legale, perché con 800 contratti collettivi esistenti ce ne sarà sempre uno in grado di regolare dei settori non contrattualizzati. Se si vuole tenere in vita il contratto collettivo nazionale, allora si deve riconoscere validità a quello stipulato dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. Solo in presenza di un accordo di questo tipo, lo Stato dovrebbe concedere benefici come gli sgravi contributivi alle aziende che lo applicano».

Quello definito nel testo dei tecnici è un modello contrattuale "flessibile", non una gabbia, che conferma l'attuale sistema di due livelli (nazionale e aziendale o, in alter-

nativa, territoriale), lasciando alle categorie ampia libertà, ad esempio nella definizione degli aumenti salariali ex post o ex ante.

Secondo lo schema individuato, il contratto nazionale svolge la funzione di regolazione dei rapporti di lavoro per tutti i lavoratori del settore e stabilisce il trattamento economico complessivo, che è costituito dal trattamento economico minimo (i minimi tabellari) e da tutti quei trattamenti economici (come le forme di welfare) che secondo il Ccnl si applicano a tutti i lavoratori.

A livello di contrattazione aziendale vengono riconosciuti i trattamenti economici legati a reali obiettivi di crescita della produttività. Le forme di welfare contrattuale e integrativo, producono un aumento del benessere e favoriscono la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, anche se serve un miglior coordinamento delle iniziative in corso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Contrattazione**

## UN MODELLO FLESSIBILE

Confermati gli attuali due livelli: nazionale e aziendale (o territoriale), lasciando libertà alle categorie nell'erogazione degli aumenti

● Il 28 giugno del 2011 è stato firmato un accordo interconfederale fra Confindustria, Cgil, Cisl e Uil con le regole per certificare la rappresentatività sindacale e sull'efficacia dei contratti aziendali. Il contratto collettivo nazionale garantisce la certezza dei trattamenti economici e normativi comuni per i lavoratori del settore. La contrattazione di secondo livello collega gli aumenti retributivi al raggiungimento di obiettivi di produttività. In precedenza, il 22 gennaio 2009, è stata firmata l'intesa sul modello contrattuale dalle parti sociali, esclusa la Cgil



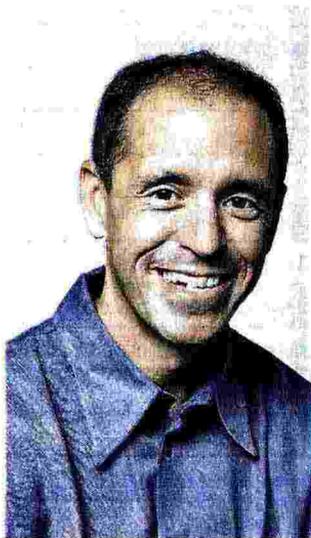
**INTERVISTA** Chris Lehane Capofila della policy globale Airbnb

# «Nel turismo nuovi posti di lavoro grazie all'hi-tech»

Eleonora Chioda

«Everyone belongs to anywhere. Ognuno può appartenere a qualsiasi luogo. Viaggiando, lasci una parte di te che arricchirà quel luogo. Ma allo stesso tempo porterai via qualcosa che ti renderà migliore». Così Chris Lehane, capo della policy globale di Airbnb, spiega la missione della piattaforma che ha conquistato 300 milioni di ospiti e può contare su 4,5 milioni di alloggi in 81 mila città. C'è di più: l'obiettivo dichiarato il 22 febbraio a San Francisco dal Ceo Brian Chesky è quello di raggiungere un miliardo di ospiti entro il 2028. «Dieci anni fa, i fondatori di Airbnb hanno messo insieme un'idea di business puntando tutto sulla fiducia e la gentilezza delle persone. Tutti dicevano loro che erano dei pazzi e che nessuno avrebbe aperto le case a degli sconosciuti. Non è stato così. Lincoln sosteneva: "non siamo nemici, ma amici". E Airbnb ha dimostrato che tutto questo è possibile». Stratega, ex portavoce di Bill Clinton e di Al Gore, Chris Lehane è passato dalla Casa Bianca al mondo delle imprese («perché in fondo entrambe possono cercare di aiutare la gente»).

Parla veloce, sorride, racconta dei suoi tre nonni siciliani, è innamorato del nostro Paese. «L'Italia è il terzo mercato al mondo per Airbnb. Avete moltissime case di proprietà, tante seconde case. Avete cibo, vino, storia, cultura, città e luoghi bellissimi. E nel vostro Dna c'è l'ospitalità. Chi viene in Italia vive un'esperienza di viaggio incredibile. È un'economia in crisi, Airbnb porta lavoro, business e denaro. In questi dieci anni, in tutto il mondo, gli host hanno guadagnato 4 miliardi di dollari. Nel 2018 abbiamo previsto che ne guadagneranno altri 16 miliardi. Le nostre percentuali sulle prenotazioni sono



Airbnb Chris Lehane

**«Prevediamo che nel 2018, in tutto il mondo, gli host guadagneranno 16 miliardi di dollari»**

molto più basse rispetto a quelle di altri siti di prenotazione». A questo si aggiunge l'indotto che vale più di sei miliardi di dollari (ultimo anno).

**Come giudica la decisione del governo italiano di far operare Airbnb come sostituto di imposta?**

«Ho profondo rispetto per le istituzioni italiane e penso che dovremmo cercare insieme la strada giusta. L'Italia è sempre stata capace di avere idee e di trovare soluzioni innovative, diventate poi lo standard per molti Paesi. Tutte le nostre transazioni avvengono online e sono tracciabili. Il Governo dovrebbe favorire questo processo: permetterebbe di avere la massima trasparenza sui ricavi da tassare. Il problema è che, se le imposte sono troppo alte, si favoriscono le transazioni al di fuori di piattaforme controlla-

bili come la nostra. Il risultato? Minori tasse incassate».

**Non avete asset reali. Comprenderete mai hotel?**

«No, non lo faremo. La nostra community è il nostro asset. E su essa stiamo investendo e continueremo a farlo. Il nostro è un modello di business diffuso, partecipativo, in cui tutti collaborano con interessi allineati fra loro. Per crescere abbiamo appena lanciato nuove categorie di alloggi (B&B, boutique hotel, case vacanze, alloggi unici), nuove esperienze di viaggio, nuovi servizi. E dopo la recente acquisizione di Luxury Retreats, abbiamo sviluppato Airbnb Plus, con cui è possibile prenotare fin da oggi alcune delle più belle case al mondo».

**Dalla politica all'impresa. E perché Airbnb?**

«Per la visione dei fondatori, per i valori dell'azienda e perché ho la possibilità di fare qualcosa di utile per la gente. Le aziende tech devono prendersi le loro responsabilità. La tecnologia minaccia di rimpiazzare l'uomo: il 47% dei posti di lavoro saranno persi nei prossimi 10 anni. Un robot arriverà a sostituire 6 lavoratori. Il turismo però è in crescita: si sviluppano nuovi posti di lavoro, si vive meglio e si può valorizzare il bello. Con il nostro progetto Borghi italiani stiamo facendo riscoprire ai viaggiatori internazionali aree rurali e piccoli borghi, portando loro lavoro e ricavi».

**Dalla Casa Bianca a un'azienda disruptive che ha conquistato il mondo. A lei è ispirato anche il personaggio della serie televisiva House of Cards; Frank Underwood. Per che cosa vorrebbe essere ricordato?**

«Sono una mosca nella storia. Riderete di me, ma mi piacerebbe essere ricordato come un buon padre. E un buon marito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Sondaggio.** Il primo censimento sarà presentato oggi a Roma da Istat e dal ministero dello Sviluppo economico

# Ecco chi sono gli startupper italiani

di **Luca Tremolada**

**S**olo una startup su dieci ha ricevuto denaro per una partecipazione azionaria da un venture capital e da un business. E anzi, la maggior parte degli imprenditori innovativi si dichiara pure «pienamente» soddisfatto delle fonti di finanziamento a propria disposizione (34,1%). Come dire, per gli startupper tutto sommato i soldi non sono un gran problema. È questa una delle sorprese contenute nel Rapporto «Start up Survey 2016» che viene presentato questa mattina a Roma da Istat e dal Ministero dello Sviluppo economico. I dati arrivano a coprire la fine del 2015 ma si tratta della prima indagine realizzata in Italia sulle neoimprese innovative dalla data della loro nascita giuridica nel 2012. Si tratta quindi di un censimento che ha visto la partecipazione di ben 2.250 startup innovative, facendo registrare un tasso di ri-

sposta del 43,7%. Per la prima volta, quindi, al di là dei numeri espressi nel registro delle imprese sono stati interrogati i protagonisti di questo ecosistema. La fotografia che emerge ci consegna un ritratto che in parte ci aspettiamo. Lo startupper è uomo (82%), laureato (72%) prevalentemente in ingegneria o economia e ha una età media di 43 anni. Più vecchio quindi dell'immagine made in California dei ragazzini prodigio in felpa e infradito che dal nulla inventano business miliardari. Per restare con i piedi per terra le nostre startup, proprio per il fatto di essere startup, per ora non hanno un indotto significativo. Circa il 60% delle startup innovative, impiega almeno un dipendente: nella metà dei casi si tratta di persone tra i 25 e i 34 anni di età e circa tre su quattro sono uomini. Le forme contrattuali prevalenti sono quelle atipiche, per lo più contratti a progetto, e l'incidenza dei dipen-

denti donna è decisamente più bassa tra i dirigenti che tra gli impiegati e i tirocinanti.

Per quanto riguarda il rapporto dei fondatori di startup innovative con la policy nazionale loro dedicata, dalla rilevazione sul

campo risulta che le misure di policy più conosciute alle aziende sono la riduzione dei costi per l'avvio d'impresa e l'accesso semplificato e gratuito al Fondo di Garanzia per le Pmi, noto a quasi 9 startup su 10 - anche se quasi 1 su 5 dichiara di non conoscere le modalità per accedervi.

Quanto alla soddisfazione sulla policy sulle startup innovative e quindi sull'operato del Governo e del Parlamento in questi anni risultano piuttosto interessanti le risposte degli startuppari. La misura che raccoglie più interesse è il Credito d'imposta R&S, pur a fronte di una percentuale di effettivo utilizzo piuttosto bassa (12,2 per cento). Bene anche per gli incentivi agli investimenti in equity. Due misure che registrano invece un numero significativo di non interessati sono l'equity crowdfunding e l'opportunità di adottare piani di stock option e work for equity defiscalizzati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I NUMERI

**73%**

### Autofinanziamento

Al momento della fondazione la percentuale delle imprese hanno fatto principalmente ricorso alle risorse proprie dei soci fondatori

**8,2%**

### Venture capitale

Solo l'8,2% delle startup innovative ha ricevuto in fase di costituzione finanziamenti in equity da società di venture capital, business angel o altre imprese.



# Servizi e reti 5G, opportunità da mille miliardi di dollari

## Al Mobile World Congress di Barcellona 600 nuove imprese

**Gianni Rusconi**

Una rivoluzione ad elevato impatto. Fra le tante definizioni utilizzate dagli esperti per commentare lo sviluppo sempre più accelerato delle reti di quinta generazione (tema centrale del Mobile World Congress in corso a Barcellona) c'è anche questa, ed è supportata dai numeri. Entro il 2016, infatti (i dati sono di Ericsson), il mercato 5G potrebbe valere qualcosa come 1,23 trilioni di dollari, affermandosi come una delle tecnologie guida per la digitalizzazione di molte industrie, dall'entertainment all'automotive (i sistemi di guida autonoma), dal mondo manifatturiero a quello finanziario. Il prodotto mobile per eccellenza, lo smartphone, è pronto a griffarsi del "marchio" 5G a partire dal 2019, anche se per poterne sfruttare la connettività ultraveloce bisognerà di fatto aspettare l'anno successivo. In quella che in molti hanno già definito "gigabit society", la società delle connessioni ad altissime prestazioni per l'appunto, c'è ovviamente spazio anche per le startup. A Barcellona, nell'ambito dell'evento 4YFN (4 Years From Now, la business community della fondazione Mobile World Capital che aggrega nuove imprese, investitori, istituzioni pubbliche e grandi aziende) ne sono presenti circa 600 provenienti da oltre 150 Paesi, Italia compresa.

Dieci quelle selezionate (su 300 candidate) per gli 4YFN Awards, che si giocheranno il titolo di startup più innovativa nella finale in programma mercoledì 28 febbraio. Tra queste ci sono specialisti nella gestione del portafoglio assicurativo via app come la spagnola Brokoli, soluzioni per connettere fra loro servizi finanziari di vario genere sempre tramite app utilizzando un singolo dispositivo come quella dell'inglese Combine e piattaforme intelligenti di video-analytics che sfruttano le tecnologie di deep learning e cognitive computing come quella dell'israeliana Viisights. Per tutte l'opportunità di mettersi in mostra in

una città che punta a diventare una sorta di laboratorio aperto per le 5G su scala europea, con una serie di progetti dedicati in rampa di lancio a partire dai prossimi mesi.

In cerca di startup tecnologiche impegnate sulle reti di quinta generazione vi sono in prima fila, con iniziative lanciate in Italia, Ericsson e Vodafone. La prima ha appena concluso l'ottava edizione del Programma Ego, dedicato quest'anno ai "5G Pioneers", e fra le quattro startup selezionate ha premiato (ospitandola nel proprio stand di Barcellona) Nm2-Networking Made Easy, uno spinoff dell'università Federico II di Napoli che ha sviluppa-

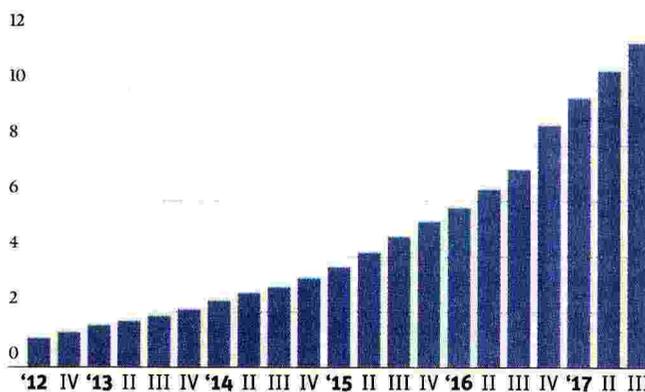
to una piattaforma in grado di comprendere via software quello che accade all'interno di una rete ad alta velocità. Per la seconda, invece, dopo aver annunciato la copertura 5G di tre grandi città italiane entro il 2020, ha lanciato nelle scorse settimane Action for 5G, il suo primo bando dedicato a imprese innovative vogliono che vogliono cimentarsi su applicazioni basate sulle reti di quinta generazione. Sul piatto Vodafone ha messo 2,5 milioni di euro di finanziamenti per quattro anni, per un totale di 10 milioni di euro. Le candidature per partecipare al bando sono aperte fino al 31 marzo e sono quattro le startup già coinvolte nelle sperimentazioni sul 5G. Intellitronika, in particolare, è un'azienda romana che ha creato a beneficio delle forze dell'ordine un sistema integrato per accedere a banche dati in mobilità, scambiare messaggi con la centrale operativa e condividere servizi digitali (mappe, foto e video) fra dispositivi mobili diversi. L.i.f.e., invece, è impegnata nel campo delle soluzioni per la salute e il benessere e ha dato vita a una maglia dotata di sensori integrati in grado di rilevare in tempo reale parametri vitali come l'elettrocardiogramma e i bioritmi, inviando notifiche via telefonino a chi la indossa.

[startup@ilsole24ore.com](mailto:startup@ilsole24ore.com)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Quanto cresce il traffico mobile?

Dati in Exabytes per mese



Fonte: Ericsson traffic measurement 3Q 2017

INTERVISTA

“Una rivoluzione nel commercio”

L'ad di Ovs Beraldo: così la tecnologia cambia il dialogo con i clienti

Luca Ubaldeschi  
A PAGINA 37

STEFANO BERALDO

“La nuova sfida di Ovs casse intelligenti e corner sartoriali”

L'ad del gruppo di abbigliamento: “Il mercato è sempre più complicato, per avere successo bisogna interpretare i cambiamenti ogni secondo”



Un tempo era solo questione di buon senso: se vuoi vendere con successo devi tenere gli occhi ben aperti intorno a te. Oggi, di fronte a una realtà più complessa, articolata e veloce, il buon senso diventa approccio scientifico, attenzione ai valori e capacità di innovazione. Stefano Beraldo, amministratore delegato del gruppo Ovs, lo spiega così: «Non basta più produrre una bella maglietta. Abbiamo un consumatore più attento e noi dobbiamo interpretare ogni secondo il mondo che cambia. Ogni secondo».

Essere sociologi prima che imprenditori: la strategia di Beraldo paga, considerato che l'azienda creata all'interno del gruppo Coin e oggi quotata a Milano, conferma un trend di crescita che consolida la leadership nell'abbigliamento con i 1600 negozi per donna, uomo e bambino. Il bilancio 2017 arriverà più avanti, ma gli analisti prevedono un margine operativo lordo superiore a 200 milioni rispetto ai 186,7 dell'anno precedente. «Nati come quelli che facevano mutande e ca-

nottiere - ricorda con autoironia Beraldo -, abbiamo vissuto una prima trasformazione anni fa per rendere attraente ciò che era considerato uno stile normale». Ora è tempo di una nuova sfida, fatta di un'offerta sempre più personalizzata, una diversa concezione dei negozi, nuove linee di abbigliamento. L'idea è creare un dialogo con il consumatore, farlo sentire unico, accolto in un ambiente pensato per lui, che sia quello fisico del punto vendita o quello virtuale del web. Perché tutto il discorso è sorretto da un consistente aiuto della tecnologia, oltre che «dall'attenzione per la qualità e dallo sforzo di restare attaccati al sociale».

**La prima novità è una proposta dedicata ai giovani. Debutterà il 3 marzo una collezione firmata da Kendall e Kylie Jenner, influenzata da milioni e milioni di follower. Perché questa scelta?**  
«Perché la socializzazione attraverso smartphone è diventata cruciale per i giovani e personaggi di questo tipo sanno dialogare con loro. Attenzione, però: i nostri ragazzi sono capaci di sviluppare un senso critico autonomo, hanno valori che li guidano nelle scelte d'acquisto. Cercano un prodotto di qualità, figo, a prezzo ragionevole e che sia sostenibile».

**Voi che cosa fate per la sostenibilità?**  
«Abbiamo adottato criteri rigorosi per la scelta dei fornitori, devono sottoscrivere un codice di condotta per rispettare obblighi di tutela del lavoro minore e dei diritti dei lavoratori.

E' così in Bangladesh o negli altri Paesi che producono per noi, Cina e Hong Kong, India e Turchia a esempio. Dall'estero arriva la produzione del 76% dei nostri articoli. Ma alcune linee le abbiamo riportate in Italia, con costi di produzione superiori, perché anche la velocità nel fornire i nostri vestiti è un valore».

**Dal punto di vista della vostra offerta nell'abbigliamento, che cosa vuol dire stare attaccati al sociale?**

«A esempio pensare a tutti quei giovani manager a inizio carriera che devono vestire in modo formale, ma non possono permettersi di spendere molto perché ancora hanno guadagni bassi. Per loro creeremo nei nostri negozi dei corner sartoriali: troveranno chi prende loro le misure e in 5 settimane prepara, partendo da una serie di modelli preconfezionati, un abito con tessuti italiani che costerà tra 280 e 400 euro. In seguito il cliente potrà ordinare altri capi via web, avendo noi già le sue misure».

**La tecnologia come influenza la vostra strategia?**

«Stiamo facendo un lavoro pazzesco, un cambiamento epocale. Ma attenzione: non una tecnologia fine a se stessa, come fosse un gadget, la discriminante è che serva per migliorare i contenuti, che ci aiuti a interagire con il cliente».

**In che modo?**  
«A esempio creando negozi più morbidi e accoglienti. Lavoriamo per riconoscere il cliente quando entra, conoscere i suoi gusti, avere casse intelligenti che abbiano memo-

ria degli acquisti precedenti così da suggerire come aiutarlo, come dialogare con lui. Noi movimentiamo 200 milioni di capi e uno dei motivi di insoddisfazione più forti capita quando non si trova la propria taglia di un articolo. È già possibile tramite l'etichetta e i pannelli alle pareti sapere se c'è in un altro negozio e ordinarlo via web. La tecnologia ci aiuta a creare nuove esperienze per il cliente».

**A quali esperienze pensa?**  
«Stiamo definendo un programma per la linea donna. Chiediamo alle nostre clienti di dirci i loro gusti e dove comprano di solito. Noi manderemo loro tramite telefonate delle proposte di abbigliamento dal nostro assortimento che ne prevede circa 7000. Se vorranno, potranno sceglierne alcune da ricevere a casa per provarle in tutta calma davanti allo specchio oppure potranno farsele mettere da parte in negozio. Indicando giorno e ora, troveranno una persona a loro disposizione che avrà già selezionato le loro scelte di look. Risparmiando tempo e sentendosi accudite».

**Quanto investite nell'innovazione tecnologica?**  
«Circa 15 milioni l'anno. Con un e-commerce che anche quest'anno, come nel 2017, penso crescerà del 100% in Italia e a livello internazionale».

**Tutta questa tecnologia in un mercato senza confini può andare a discapito dello stile italiano?**  
«Assolutamente no. Mi creda, abbiamo le più belle collezioni

di abbigliamento nella nostra fascia di mercato».

È vero che intende aprire anche una linea di negozi di più alta gamma rispetto a Ovs?

«Rivelo per la prima volta un progetto che partirà in autunno-inverno da Milano. Una catena di punti vendita per l'uomo che definirei "premium casual", con un nome diverso da Ovs e prezzi un po' superiori.

E' un settore in cui c'è poca offerta e quindi spazio per nuove proposte di qualità».

Conferma la volontà di crescere all'estero?

«Sì. Mentre Upim, l'altro nostro marchio, ha ancora tanta strada da fare in Italia, Ovs sarà sempre più internazionale. In maniera organica o con partner, puntiamo a nuovi negozi in Spagna, Francia e Por-

togallo, mentre fuori dall'Europa stiamo lavorando bene in Arabia Saudita, Israele e Iran».

Si era prefisso una quota di mercato in Italia per Ovs-Upim dell'8%. Quando pensa di poterla raggiungere?

«Entro due, tre anni».

Il socio di riferimento di Ovs, il fondo di private equity londinese Bc Partners, ha annunciato di voler cedere la quota che detie-

ne, pari al 17,8%. Lei, che è anche azionista dell'azienda, quale soluzione prediligerebbe per il futuro del gruppo?

«Stiamo ricevendo manifestazioni di interesse da alcuni investitori finanziari. Guardo con favore all'arrivo di un socio con cui poter impostare un discorso con obiettivi a 3-5 anni, per consolidare la crescita in Italia e sostenere quella internazionale».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## Il debutto

Kendall (in alto) e Kylie Jenner, influencer da milioni e milioni di follower, debuttano il 3 marzo con una collezione per Ovs

## Chi è

Stefano Beraldo, 60 anni, laurea in Economia e Commercio all'Università Cà Foscari di Venezia, è amministratore delegato e direttore generale del gruppo Ovs spa e vice presidente di Gruppo Coin spa



OVS/FACEBOOK

«La tecnologia serve se non è fine a se stessa, come un gadget, ma migliora i contenuti, fa interagire col cliente»

«Nel nostro futuro negozi che abbiano memoria degli acquisti e che riconoscano i gusti di chi entra»

Debutta la collezione delle influencer Kylie e Kendall per i giovani. E in autunno un nuovo marchio per l'uomo

## 1972

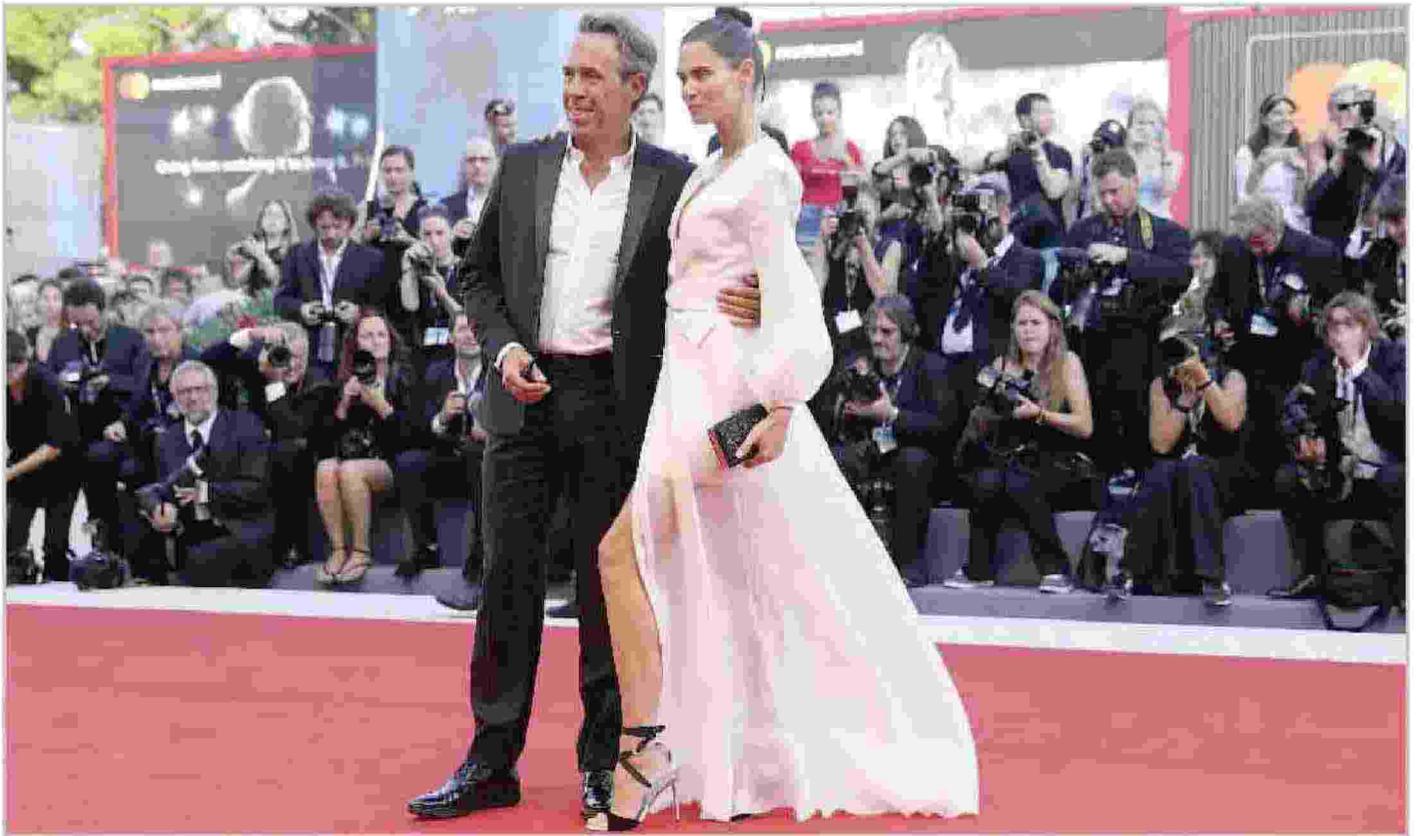
### L'anno di nascita

Ovs, acronimo di Organizzazione Vendite Speciali, nasce all'interno del gruppo Coin. Oggi è un'azienda quotata dal 2015 alla Borsa di Milano, primo azionista il fondo di private equity BC Partners con il 17,8%

## 1600

### I negozi

In Italia e in 42 Paesi del mondo. Secondo l'ultimo bilancio disponibile del 2016, ha realizzato vendite per 1 miliardo 362,6 milioni di euro, in crescita del 3,3%. Ha circa 7000 dipendenti



VITTORIO ZUNINO CELOTTI/GETTY

Stefano Beraldo con Bianca Balti, storica testimonial di Ovs, alla cerimonia inaugurale della Mostra del Cinema di Venezia



**Conti Pirelli oltre le attese, ora via al riassetto**

Nel 2017 ricavi in crescita del 7,6% a 5,3 miliardi e l'utile balza a 176 milioni. Positive le stime per il 2018. I grandi azionisti, ChemChina e Camfin, hanno avviato la scissione della holding Marco Polo. ▶ pagina 37

**LO SCENARIO PER IL 2018**

Per il 2018 il gruppo si aspetta una crescita dei ricavi «uguale o maggiore al 6%» corrispondente a +10% al netto dell'effetto cambi



**UTILI 2017 A 176 MILIONI**  
**Pirelli oltre le attese,  
al via il riassetto**

Marigia Mangano ▶ pagina 37

**Pneumatici.** I grandi azionisti, ChemChina e Camfin, hanno avviato i lavori per la scissione della holding Marco Polo

# Pirelli batte le attese, via al riassetto

I ricavi in aumento del 7,6%, a 5,3 miliardi, spingono l'utile del 2017 a 176 milioni

**Marigia Mangano**

Pirelli archivia il 2017 con ricavi e utile netto in crescita rispetto allo scorso anno e punta nel 2018 a incrementare ulteriormente il peso dell'High Value sul fatturato portandolo a circa il 60% (57,5% nel 2017). Tutto questo mentre gli azionisti sono al lavoro sulla struttura societaria del gruppo e il socio russo Lti, azionista al 6,2%, si appresta a "liberare" da ogni vincolo di lock up il pacchetto di azioni nella Bicocca.

Nel dettaglio il gruppo Pirelli ha chiuso il 2017 con ricavi per 5.352,3 milioni di euro, in crescita del 7,6% sullo stesso periodo dello scorso anno (+7,9% la crescita organica) e con un utile netto delle attività in funzionamento balzato del 60,5% a 263,4 milioni. L'ebitda rettificato (escludendo dal calcolo gli oneri non ricorrenti e da ristrutturazione) si è attestato a 1,137 miliardi da 1,082 miliardi, l'ebit rettificato (che esclude anche gli ammortamenti delle attività immateriali) è stato pari a 876,4 miliardi da 844 milioni. L'utile netto contabile, si legge in una nota, è ammontato a 175,7, in crescita rispetto ai 147,6 milioni del 2016. In forte calo l'indebita-

mento finanziario netto, che è sceso a 3.218,5 milioni dai 4.912,8 milioni del 2016.

In particolare, la differenza tra l'utile contabile e quello delle attività in funzionamento è legato alla perdita di 87,6 milioni relative alle attività degli pneumatici "industrial", che non contribuiranno più ai risultati di Pirelli in quanto scorporate. Guardando poi alla capogruppo il risultato netto è stato positivo per 170,9 milioni di euro, in crescita del 149,5% rispetto ai 68,5 milioni di euro del corrispondente periodo 2016. A fronte di ciò, e come già reso noto al mercato, il cda proporrà all'assemblea di non distribuire alcun dividendo e di riportare a nuovo l'intero utile dell'esercizio, i cui risultati "sono in linea con il percorso del piano industriale 2017-2020". All'ordine del giorno dell'assemblea di Pirelli, inoltre, una riunione convocata per il prossimo 15 maggio, ci sarà l'ampliamento del numero dei consiglieri di amministrazione dagli attuali 14 a 15 «attraverso la nomina di un consigliere indicato dagli attuali azionisti di minoranza».

Quanto agli obiettivi, per il 2018 il gruppo si aspetta una

crescita dei ricavi «uguale o maggiore al 6%» corrispondente a +10% al netto dell'effetto cambi. L'ebit rettificato ante oneri non ricorrenti è previsto pari a circa 1 miliardo di euro. E il rapporto tra posizione finanziaria netta e ebitda rettificato per gli oneri non ricorrenti e i costi di start up, che a fine 2017 è di 2,7 volte, è atteso a circa 2,3 volte a fine 2018. La Bicocca, inoltre, come è emerso dalle slides di presentazione dei conti, guarda ai progetti di sviluppo delle auto elettriche per partnership con grandi costruttori globali e con i più innovativi brand cinesi del settore.

Infine, sul fronte strategico è aumentata l'incidenza dei prodotti "high value" sui ricavi totali 2017: il 57,5% del fatturato complessivo viene da questo tipo di prodotti (era il 55,3% un anno fa) mentre il segmento standard si riduce dal 44,7% al 42,5% pur aumentando in termini di valore del 2,3%. La guidance fornita dal gruppo prevede che tale "peso" dell'high value arrivi a "circa il 60%" nell'esercizio 2018 quanto a ricavi mentre il contributo al risultato operativo (prima degli oneri non ricorrenti, di ristrutturazione e ai costi di start up) è pre-

visto superare l'83% dopo essersi attestato all'83% nel 2017 e all'81% nel 2016.

L'andamento dei ricavi per area geografica evidenzia un +6,9% dell'Europa, mercato principale che conta per il 41,7% dei ricavi, e un +5,3% dell'area Nordamericana (Nafta). In doppia cifra l'incremento di Asia Pacifico (+13,1% a 806 milioni di euro di ricavi) e dell'America Latina (+11% a 915 milioni). In lieve calo la Russia e l'area Cis (-2%).

Intanto il mercato guarda alle prossime scadenze. Come anticipato dal Sole24 Ore di sabato 24 febbraio, tra poco più di un mese scade il lock up di Lti, l'unico tra gli attuali azionisti del gruppo ad aver avuto un vincolo a non disporre dei titoli di soli sei mesi dalla quotazione. In proposito non sono note le intenzioni di Lti, ma è altrettanto vero che il socio russo è ormai fuori dalla governance della Bicocca. Inoltre i grandi azionisti, ChemChina e Camfin, hanno avviato i lavori per la scissione di Marco Polo, il veicolo a cui fa capo il controllo di Pirelli. L'operazione, che consentirà ai soci di incassare gli introiti dell'Ipo, sarà perfezionata in estate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il riassetto dell'azionariato**  
■ Sul Sole 24 Ore di Domenica il servizio sugli azionisti al lavoro sulla struttura: il socio russo Ltj, azionista al 6,2%, si appresta a “liberare” da ogni vincolo di lock up il pacchetto di azioni nella Bicocca.



**ADDII**  
(1936-2018)

**Gian Marco Moratti,**  
l'imprenditore  
vicino agli ultimi

Bricco e D'Ascenzo &gt; pagina 10



Imprenditore e filantropo. Gian Marco Moratti

**ADDII (1936-2018).** GIAN MARCO MORATTI AVEVA 81 ANNI

# L'imprenditore vicino agli ultimi

Fu capace di succedere al padre Angelo alla guida della Saras e di reggerne il timone nel nuovo mondo

di **Paolo Bricco**

**G**ian Marco Moratti, imprenditore della Saras. E molto altro. Con lui se ne va un pezzo di storia italiana. Non la storia primigenia e fondativa. Quella è appartenuta al padre Angelo, fondatore nel 1962 della Saras: la raffinazione del petrolio nell'Italia di Enrico Mattei e di Vittorio Valletta, l'energia del boom economico e le speranze del primo governo di centrosinistra. Piuttosto la storia, dura e vitale, degli anni Settanta e Ottanta, le cui ultime code arrivano fino a noi: prima le tensioni sociali e le paure di un ritorno del Paese alla povertà e, poi, di nuovo l'eccitazione e di nuovo le speranze, molte delle quali sfumate.

Gian Marco Moratti è stato, fra il pubblico e il privato, portatore di molte dimensioni. Per i tifosi più anziani dell'Inter era il figlio di suo padre Angelo, il proprietario della Grande Inter di Helenio Herrera, e per quelli più giovani era il fratello di Massimo, il presidente del Triplete. Tanto loquace Massimo, quanto riservato lui.

Per i dipendenti e gli azionisti della Saras, invece, è stato il leader operativo e strategico di una realtà industriale imperniata sulla raffineria di Sarroch, in Sardegna, che ha una capacità di trattare ogni giorno 300 mila barili di petrolio. Un gruppo con 2 mila addetti che, nei primi nove mesi dell'anno scorso, ha fatturato 5,7 miliardi di euro con un margine industriale lordo di 413 milioni. Quotato in Borsa dal 2006, capita-

lizza 1,7 miliardi di euro.

Per gli storici, il figlio di Angelo Moratti rimane uno dei pochi esponenti della seconda generazione del capitalismo italiano ad avere prima interpretato - coerentemente con l'insegnamento paterno - la dimensione dell'imprenditore nel mondo del '900 e, poi, ad essere riuscito nel difficile compito di succedere al padre.

In quel mondo, il ceto imprenditoriale nazionale - oltre che nella famiglia vissuta nelle case borghesi di Milano e nelle abitazioni estive della Versilia - si identificava nella società italiana. E, da questa identificazione, discendevano la costante presenza nella rappresentanza degli interessi - Gian Marco è stato, nel corso degli anni, presidente dell'Unione Petrolifera e vicepresidente di Confindustria - e gli investimenti nelle società di calcio.

Moratti, nato il 29 novembre del 1936 e dunque ragazzo negli anni '50 e '60 e poi adulto negli anni '70 e '80, ha incarnato quell'Italia generata dal miracolo economico, passata indenne attraverso la crisi energetica e i sommovimenti sociali e capace di tornare centrale nella dimensione europea degli anni in cui - fellinianamente - in molti potevano dire: "La nave va".

Poi, negli anni '90, ecco il lavoro ben fatto di non vedere la propria impresa e la propria famiglia ridimensionate dai nuovi equilibri, nazionali e internazionali. Con il fratello Massimo, Gian Marco riesce a non essere investito dalla fine del paradigma della grande impresa: allora le grandi fami-

glie del capitalismo privato italiano iniziano a difendersi e a ritirarsi, a nascondersi e in fondo - à la Buddenbrook - a perdersi. Quel mondo è prima parlato e poi demolito da un lato dalla caduta di un sistema economico nazionale basato sulla prevalenza dell'economia pubblica e sull'ancillarità delle grandi famiglie rispetto alla Mediobanca di Enrico Cuccia e, dall'altro, dalla globalizzazione che stava cambiando gli equilibri finanziari mondiali.

La Saras, negli anni 90 e 2000, prosegue nel suo sviluppo. La globalizzazione entra nel suo capitale nel 2012: la Rosneft acquisisce il 13,7% aggiungendo poi un altro 7,3% e l'oligarca Igor Ivanovic Sechin diventa membro del consiglio di amministrazione. Il rapporto fra Saras e Rosneft, però, incontra più di un problema nel 2015 con le sanzioni europee e americane alla Russia per l'intervento militare in Ucraina. In quell'anno è abbandonato il progetto di una joint venture nel trading e i russi decidono di vendere l'8,9 per cento. Il 18 gennaio del 2017, cedono il rimanente 12 per cento.

Gian Marco Moratti è stato, dunque, tante cose. Per i familiari dei ragazzi ospiti di San Patrignano ha rappresentato qualcosa di non facilmente definibile con le parole. Insieme alla moglie Letizia è stato prima di tutto, dal 1979, un amico e un finanziatore della comunità creata sulle colline di Rimini da una personalità carismatica e complessa come Vincenzo Muccioli. Poi, nei passaggi difficili vissuti da questa comunità, ha avuto un ruolo fondamentale per da-

re solidità e per garantire continuità all'intera struttura, consentendo alle migliaia di ragazzi e di ragazze ospiti dei suoi percorsi terapeutici di continuare il loro lento ritorno alla vita. Gian Marco Moratti ha amato San Patrignano e San Patrignano ha amato Gian Marco Moratti. Tanto che, oggi alle 17, la cerimonia funebre si terrà nell'auditorium della comunità e, poi, la sua salma sarà

inumata nel cimitero di San Patrignano. Se ne è andato, all'età di 81 anni, un esponente di una Italia e di una Milano che, allo stesso tempo, non ci sono più e ci sono ancora. L'Italia. E, appunto, la nostra Milano. In prime nozze, Gian Marco Moratti ha sposato Lina Sotis, con cui ha avuto Angelo e Francesca; in seconde nozze, ha sposato Letizia Brichetto, con cui ha avuto Gilda e

Gabriele. Lina Sotis è stata giornalista del Corriere della Sera. Letizia Brichetto Moratti, oltre che presidente della Rai e ministro dell'Istruzione, è stata sindaco di Milano. Con lui, scompare davvero un pezzo di quella Milano e di quella Italia, di questa Milano e di questa Italia.

 @PaoloBricco  
 © RIPRODUZIONE RISERVATA

**LE REAZIONI**

## Il cordoglio di Milano e di Sarroch. Ma sarà sepolto a San Patrignano

Gian Marco Moratti sarà sepolto per sua volontà nel cimitero di San Patrignano. La cerimonia funebre si terrà oggi alle 17 nell'auditorium di San Patrignano. «Appartiene a una famiglia molto impor-

tante di Milano ed era un associato storico di Assolombarda» ha commentato il presidente di Assolombarda, Carlo Bonomi. Tristezza a Sarroch, la cittadina a venti chilometri da Cagliari che ospita gli stabilimenti della Saras, la società fondata nel 1962 da Angelo Moratti, il rapporto con la Sardegna di Gian Marco era molto stretto. Messaggi di cordoglio sono giunti anche da Silvio Berlusconi, Renato Brunetta, Roberto Maroni, Pier Ferdinando Casini, Paolo Romani e il sindaco di Milano, Giuseppe Sala. «Era un grande milanese».



**FOCUS.** LA COLLABORAZIONE FCA-BLUTEC

# A Termini Imerese via ai primi passi del Doblò elettrico

di **Filomena Greco**

**S**arà prodotto in 6.800 esemplari in tre anni, alcuni "muletti" sono già in circolazione, l'assemblaggio in serie sarà avviato a fine 2018, grazie ad un brevetto della Blutec che trasforma in maniera modulare la motorizzazione elettrica, con l'idea dunque di elettrificare un Doblò esistente senza rivedere l'intera ingegneria del veicolo e del motore. Questa la novità principale del modello di collaborazione tra Fca e la stessa Blutec: nello stabilimento di Termini Imerese arrivano i Doblò preassemblati, senza però motore e cambio, da sostituire con un kit per la trazione elettrica compatibile con il modello tradizionale, a cui vengono aggiunte anche le batterie. «Il powertrain elettrico e le motorizzazioni ibride rappresentano una parte fondamentale del rilancio industriale del sito di Termini Imerese» racconta Cosimo Di Cursi, amministratore delegato di Blutec, la newco del Gruppo Metec-200 milioni e circa 3.500 persone - che da fine 2014 si sta occupando del piano industriale di recupero dello stabilimento siciliano. Impresa ardua, per dimensioni e tempi, con un valore globale di quasi 300 milioni, per il 75% si tratta di un prestito a tasso agevolato: durante l'ultimo incontro al ministero dello Sviluppo econo-

mico sono emersi due problemi: le difficoltà di contabilizzazione degli investimenti fatti, come argomenta il top management di Blutec, che riguardano non solo macchinari ma anche adattamento della linea di produzione, formazione, mappatura delle competenze e riconversione di personale, consulenze industriali; il ritardo nel piano industriale che ha determinato lo slittamento del rientro dei 700 lavoratori in capo al sito, un passaggio stretto che potrebbe rendere necessario un altro anno di cassa in deroga per Termini nel corso nel 2019.

Oggi a Termini lavorano in 130, entro fine anno saranno in 250. La commessa di Fca rappresenta il punto zero dello stabilimento, quello da cui ripartire, e potrebbe rappresentare una piattaforma-base per sviluppare le motorizzazioni elettriche per altri modelli di casa Fca e Iveco. Anche se nel mix industriale disegnato dalla nuova proprietà ci sono diversi filoni: entro marzo lo stabilimento riceverà l'omologazione per la produzione di motocicli, Blutec sta lavorando al prototipo di una tre ruote per le Poste italiane, inoltre sta crescendo il lavoro del laboratorio di prototipazione veloce, con macchine per la stampa additiva a polvere, e le attività del centro stile e ingegneria, grazie anche ad una collaborazione con Garage Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Il riassetto del settore

## COME CAMBIA LA MOBILITÀ

### Il «calcio d'inizio» del gruppo svedese

Volvo ha deciso di avere almeno una versione elettrificata in gamma a partire dal 2020

### La scelta del colosso giapponese

Toyota sospenderà la vendita di motori a gasolio in Italia per puntare solo su benzina e ibrido

# Parte la sfida per l'auto del futuro

## Non solo Fiat Chrysler dal 2022: tutti i big hanno annunciato l'uscita dal diesel

**Mario Cianflone**

La fine dei motori diesel sembra essere sempre più vicina. Dopo gli annunci di Volvo, Porsche e Toyota, ora è il momento di Fca. In attesa della conferma ufficiale, il gruppo guidato da Sergio Marchionne pare abbia deciso di non offrire più motorizzazioni a gasolio sui propri modelli a partire dal 2022. La scelta, che non riguarderà i veicoli commerciali, sarebbe legata al crollo della domanda e all'aumento dei costi per rendere le versioni a gasolio in linea con gli standard sulle emissioni inquinanti.

Il costruttore italo-americano è solo l'ultimo a decretare la morte del diesel; ad inaugurare questa tendenza ci ha pensato Volvo con la decisione di avere almeno una versione elettrificata in gamma a partire dal 2020. Addio quindi alle versioni a ga-

solio da parte del marchio svedese? Non proprio. I motori diesel continueranno ad essere presenti ma aumenteranno in maniera significativa le versioni ibride e debutteranno modelli elettrici al 100%. Se Volvo è stata la prima a contribuire al de profundis del diesel, Porsche ha recentemente annunciato che sospenderà la commercializzazione di Macan alimentati a gasolio. Anche in questo caso però bisogna approfondire la situazione senza farsi prendere da facili proclami mediatici. Il costruttore di Zuffenhausen, pronto a lanciare nel 2019 la sua prima vettura elettrica, non abbandonerà i motori a gasolio per sempre; semplicemente sta aspettando di lanciare la nuova generazione di propulsori diesel, attesi nel corso del 2018 sotto il cofano della rinnovata Cayenne.

Passando a Mercedes, gruppo

Volkswagen e Bmw la strategia è molto simile: grandi investimenti sulla mobilità elettrica ma nessun abbandono al diesel come confermatoci dal Ceo di Audi Rupert Stadler. Scelta diametralmente diversa per Toyota, che ha deciso di sospendere la vendita di motori a gasolio in Italia per puntare solo su benzina e ibrido. Sul fronte dei numeri relativi al parco circolante i numeri forniti da Acea confermano il cambio di rotta tra diesel e benzina ma sono ancora ben lontani da decretare la scomparsa delle vetture a gasolio. Nel corso del 2017, per la prima volta dal 2009, nell'Europa a 15 le vendite di auto a benzina hanno "sorpassato" quelle diesel, con un calo di quest'ultime del 17% rispetto al 2016. I numeri però cambiano da paese, con la Germania che vede il benzina battere il diesel 61,7% contro 34%, mentre l'Italia conferma la

predilezione per il gasolio arrivando al 56,7%. Un altro aspetto da non sottovalutare in un ipotetico scenario di abbandono al diesel è l'aumento dell'inquinamento. Nonostante i motori a gasolio vengano additati come i "nemici dell'ambiente", in quanto le emissioni di ossido di azoto (NOX) sono maggiori, a parità di cilindrata producono una quantità minore di anidride carbonica. Ed è proprio sulla questione della CO<sub>2</sub> che si concentra l'allarme dell'Acea. I costruttori ritengono, infatti, che un repentino cambio di alimentazione renderà più difficile il raggiungimento degli obiettivi ambientali. A metà settembre 2017 l'Acea ha chiesto di rinviare dal 2021 al 2030 il taglio del 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub>, previsto per la lotta ai cambiamenti climatici.

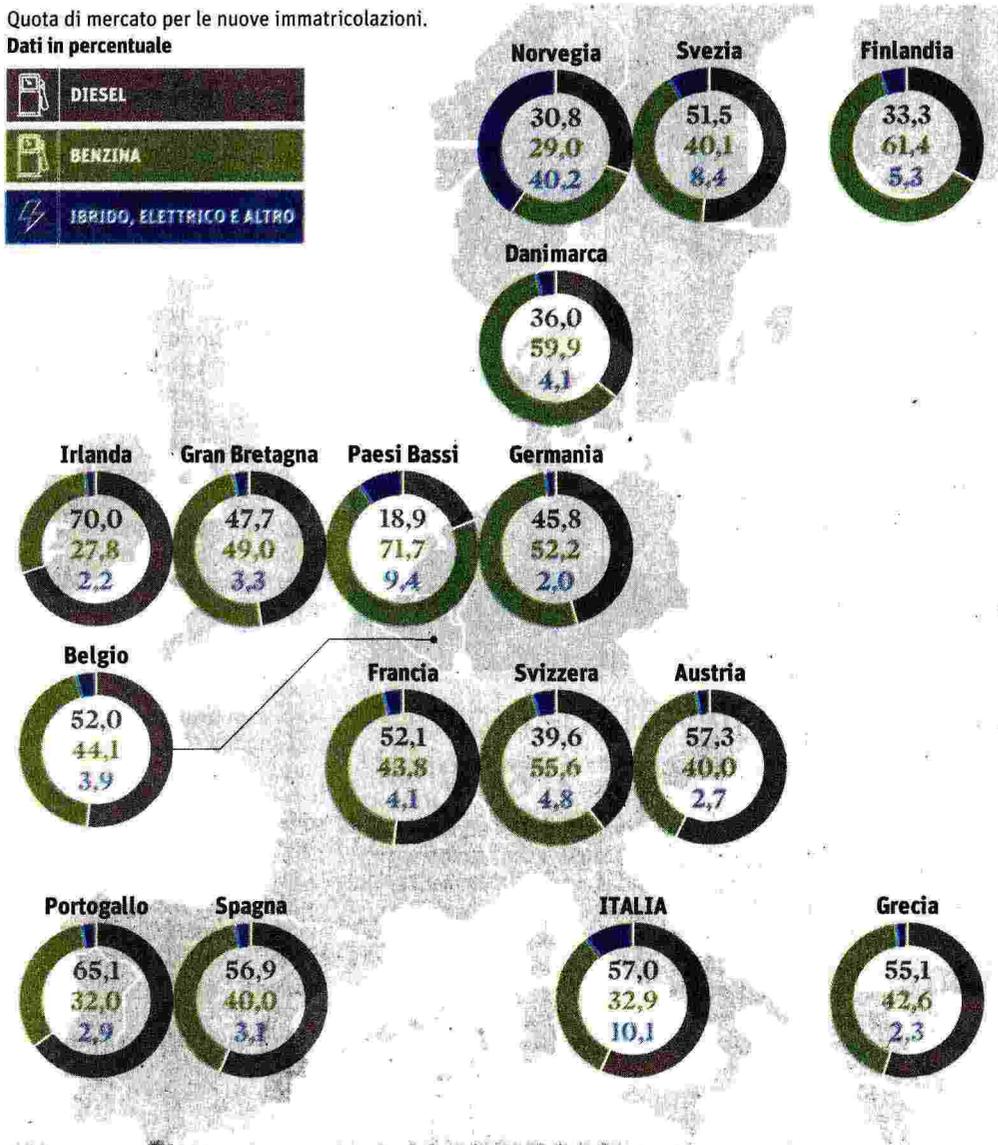
© RIPRODUZIONE RISERVATA

[www.ilssole24ore.com](http://www.ilssole24ore.com)

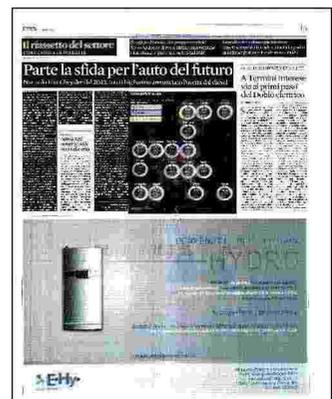
Sul canale Motori24 lo speciale dedicato all'addio al diesel

## La fotografia in Europa

Quota di mercato per le nuove immatricolazioni.  
Dati in percentuale



Fonte: Acea



IL FUTURO. DA TEMPO L'AZIONARIATO E LA STRUTTURA DI GOVERNANCE DELLA SOCIETÀ ERANO STATI PENSATI PER DARE UN FUTURO AL GRUPPO

# Saras al passaggio generazionale

di **Monica D'Ascenzo**

«**M**assimo e io abbiamo il 16,7% ciascuno, mentre la Sapa controlla il restante 66,6%. Naturalmente a vendere saranno i padri, ma alla famiglia resterà una quota di maggioranza assoluta. Vogliamo continuare a guidare la società facendo leva sull'esperienza e sulla storia». Era il gennaio del 2006 e la famiglia Moratti stava preparando lo sbarco in Borsa del gruppo Saras. Il presidente, Gian Marco Moratti, solitamente restio ad apparire, concesse un'intervista al Sole 24 Ore per spiegare la decisione e nell'occasione ribadì in maniera netta: «Il gruppo fondato da mio padre resterà sotto il controllo e la gestione dei Moratti».

A distanza di 12 anni la famiglia guida ancora il gruppo con Gian Marco presidente fino a ieri, il fratello Massimo amministratore delegato e il figlio Angelo vice presidente. Enel boardsiedono anche gli altri tre figli maschi dei due fratelli: Angelomario, Gabriele e Giovanni. E loro è anche la quota di maggioranza assoluta del gruppo Saras equamente divisa nei due rami: un 25,011% fa capo alla Gian Marco Moratti Sapa e un altro 25,011% alla Massimo Moratti Sapa, holding nate nel 2013 alla scissione della Angelo Moratti Sapa. Le due holding, in base a un patto parasociale, esercitano in modo congiunto il controllo su Saras.

Un riassetto, quello del 2013, che ha preparato la strada al passaggio generazionale dalla seconda alla terza discendenza del fondatore del gruppo Saras. Le due Sapa, infatti, vedono i due eredi maschi di ogni ramo familiare equamente al 50% del capitale delle singole holding. Quote detenute in nuda proprietà, in usufrutto rispettivamente a Gian Marco e a Massimo, i due fratelli che da decenni portano avanti l'attività fondata nel 1962 dal padre Angelo, che per aprire la sua prima raffineria dovette comprarla in America, smontarla a pezzi e poi ricostruirla in Italia.

Oggi il gruppo conta ricavi per 6,87 miliardi di euro e un utile netto adjusted di 169,4 milioni, che è valso un dividendo 2016 per gli azionisti di 0,10 euro per azione. Il bilancio 2017 sarà presentato il prossimo 12 marzo. E sarà quella l'occasione per capire il futuro del gruppo, che comunque negli anni si è strutturato anche dal punto di vista manageriale. La famiglia negli ultimi anni è affiancata dal manager Dario Scaffardi, executive vice president e direttore generale di Saras.

D'altra parte, accantonata lo scorso anno la partnership con la russa Rosneft, uscita dall'azionariato con la cessione del 12% nel portafoglio, non sembrano esserci novità di riassetto per il gruppo. Saras aveva aperto nel 2013 il capitale al gruppo russo, che aveva rilevato il 21% della società. Nel

l'aprile di quell'anno nel cda del gruppo italiano era entrato Igor Ivanovich Sechin, signore del petrolio e presidente di Rosneft. Si era così pensato a un futuro nella sfera russa per Saras. Nel 2015 il naufragio della joint venture nel trading, in scia alle sanzioni imposte alla Russia da Usa ed Europa in risposta all'intervento di Mosca in Ucraina. Da lì in poi il disimpegno del partner.

Così Saras ha proseguito *stand alone*, nella decisione di continuare il business della raffinazione. In un confronto a distanza con due altri grandi gruppi petroliferi italiani: la ligure Erg della famiglia Garrone e il Gruppo Api della famiglia Brachetti Peretti. Il primo ha annunciato l'uscita dal settore petrolifero proprio un anno fa con la cessione della rete di 2.500 stazioni di rifornimento TotalErg al Gruppo Api, che da parte sua ha nel tempo diversificato le attività puntando sulle rinnovabili.

Tre famiglie del settore petrolifero e tutte e tre con aziende guidate dalla discendenza maschile. Nella famiglia Moratti le figlie hanno preso strade diverse: Francesca, la più grande di Gian Marco, è stata nel campo delle pubbliche relazioni per il settore della moda; l'ultima figlia Gilda ha scelto di lavorare nel mondo dell'arte. Di tutti e quattro i figli e delle loro scelte Gian Marco parlava con affetto e con l'apprensione di un genitore, guardando le foto di famiglia nel suo studio. Un lascito che va al di là dell'azienda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Acciaio. Scadenza fissata al 19 aprile

# Slitta la deadline per l'antitrust Ilva

**Matteo Meneghello**

MILANO

La dg competition della Commissione europea ha comunicato un ulteriore slittamento, di undici giorni lavorativi, della deadline previsionale riferita all'indagine approfondita sul rischio concentrazione nell'operazione di acquisizione di Ilva da parte di Am Investco Italy (la cordata controllata da ArcelorMittal).

La data ultima per decidere, secondo quanto si apprende, è ora fissata al 19 aprile.

Am Investco Italy ha presentato ufficialmente a Bruxelles, nella giornata di venerdì scorso, i «rimedi» che dovrebbero scongiurare il rischio di trovarsi ad occupare una posizione predominante nel mercato europeo dei laminati piani zincati a valle dell'operazione. In base agli accordi con la procedura commissariale, Am non può vendere gli asset relativi al perimetro Ilva: secondo le indiscrezioni degli ultimi mesi l'architettura dei «rimedi» prevede la cessione dello stabilimento di Piombino (controllato da ArcelorMittal) al gruppo Arvedi e l'abbandono

della compagine da parte del gruppo Marcegaglia. Non si esclude, però, che nel «pacchetto» siano previsti ulteriori interventi, o soluzioni diverse.

Lo slittamento della scadenza può essere legato alla presentazione «tardiva» dei rimedi da parte di Am e alla necessità dell'unità antitrust di avere bisogno di qualche giorno in più per decidere sulla questione (il regolamento lo consente).

L'allungamento della deadline non esclude però la possibilità che una decisione possa comunque essere presa prima della scadenza ufficiale: dipenderà dalla complessità dell'esame dei rimedi proposti.

Recentemente il commissario Ue alla concorrenza, Margrethe Vestager, ha dichiarato che la Commissione «prende questo tipo di indagine molto seriamente; la scadenza legale ha detto - è dopo le elezioni italiane e non prendiamo una decisione prima». Nelle scorse settimane la stessa Vestager aveva confermato la possibilità che la decisione potesse essere comunque presa «in anticipo» rispetto alla scadenza legale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Industria. Il caso Embraco: pronti a trovare soluzioni

■ Il caso della Embraco di Riva di Chieri rimbalza dall'Italia al Brasile con una portavoce dell'azienda che interviene sul licenziamento dei 500 addetti dello stabilimento italiano del gruppo, in provincia di Torino. «Embraco è consapevole delle proprie responsabilità nei confronti dei propri dipendenti e si impegna a lavorare in stretta cooperazione con i rappresentanti sindacali, le autorità di governo e locali al fine di trovare soluzioni adeguate e praticabili per tutte le persone coinvolte» ha dichiarato all'Ansa Vanessa Costa, portavoce dell'azienda, parte del gruppo Whirlpool. Ieri mattina gli operai dello stabilimento hanno scritto una lettera indirizzata direttamente a Paulo Henrique Teixeira, ai vertici dell'azienda brasiliana. «Lei è a conoscenza del codice etico Whirlpool?» chiedono polemicamente gli operai Embraco che raccontano i giorni di attesa, di freddo e di angoscia davanti ai cancelli dell'azienda. Rivolgendosi al numero uno dell'azienda lo definiscono «un esempio negativo per la comunità, un esempio lampante degli effetti del Dio denaro, per il quale non si guarda in faccia a nessuno». Lo scorso 10 gennaio, la Embraco ha annunciato l'intenzione di interrompere la produzione della propria unità di Riva di Chieri mantenendo la presenza commerciale in Italia, ricorda la portavoce dell'azienda dal Brasile. «Tale decisione - ha proseguito - è stata motivata dallo scenario competitivo e dalle complessità di lungo termine che rendono impossibile rendere lucrativa la fabbrica, nonostante i significativi investimenti e gli sforzi di ristrutturazione da parte dell'azienda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Aziende & Territorio Dalla Sicilia ecco che arriva l'Industry 4.0

■ Nell'era dell'industry 4.0, dove la tecnologia è la colonna portante della nostra società, viene svolto il luogo comune del triangolo industriale italiano, la Sicilia diventa protagonista dell'automazione d'eccellenza. È questa la storia di Automation Service srl, società nata nel 1984 dal successo imprenditoriale del fondatore Elio Pintaldi, e oggi leader a livello internazionale nel campo dell'automazione industriale, con sede a Priolo Gargallo, Siracusa. Dopo aver studiato e lavorato a Torino, Pintaldi torna nella sua Sicilia, ed inizia la sua attività autonomamente per giungere ad oggi ad un organico di 84 dipendenti, tra ingegneri, programmatori e softwareisti. La società opera in vari settori dell'automazione: oil and gas, power generation, marine, e ramo telecomunicazioni. Ha una clientela in-

# Automation Service e la famiglia Pintaldi

## Dalla Sicilia ingegneria e automazione in tutto il mondo



telecontrollo delle reti idriche, il monitoraggio dell'ambiente, la building automation, e l'automazione completa di navi militari e civili. Offre inoltre un service specialistico su sistemi forniti da qualsiasi costruttore mondiale, garantendo specialisti con reperibilità 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno, per interventi in tutto il mondo. Di rilievo è la R&D, l'azienda ha progettato e realizzato un innovativo prodotto denominato A4S, una suite per il monitoraggio real time dell'osservanza delle misure di sicurezza nei luoghi di lavoro. Collabora inoltre con il CNR e l'INGV per la realizzazione di laboratori sottomarini al fine di controllare la qualità dell'acqua in aree geograficamente distribuite. ■

## Alta automazione di raffinerie, centrali elettriche, navi militari e civili, e grandi impianti tecnologici

ternazionale e lavora soprattutto con i maggiori player del comparto industriale: ABB, Leonardo, Finmeccanica, Seastema, Siemens. Pur essendosi sempre più strutturata nel tempo, Auto-

mation Service non ha perso l'impronta di azienda familiare, infatti a coadiuvare Elio Pintaldi vi è ora la figlia, Chiara, che dopo aver terminato gli studi in Economia, gestisce e dirige l'area produ-

va. L'Automation Service ha ricevuto il premio Confindustria Awards For Excellence quale azienda dell'eccellenza, e successivamente, sempre da Confindustria, il titolo di eccellenza per il progetto "Orientagiovani". L'azienda segue tutti i processi della filiera dell'automazione, dalla progettazione dei sistemi, all'ingegneria, all'installazione, all'assistenza. La forza di Automation Service risiede nel capitale umano, nella formazione continua dei dipendenti, nella costante attenzione rivolta nella R&D. Potrebbe risultare difficile per i non addetti al settore capire di cosa realmente si occupa un'azienda di automazione: opera per progettare e fornire sistemi di automazione elettronica destinati ai processi industriali nei settori manifatturiero, petrolchimico, produzione di energia elettrica e di energie alternative, oltre che per infrastrutture civili quali il

*Professionalità  
e formazione  
per il successo*

Formazione continua, alta professionalità e investimenti sul capitale umano che rappresentano la più grande risorsa. Sono questi i punti di forza di un'azienda leader a livello internazionale nel suo settore, e che punta a crescere sempre di più per dare prestigio alla sua regione





1936-2018  
**GIAN MARCO  
 MORATTI**

FONDAI

**L'addio**  
 L'imprenditore che aveva scelto  
 la generosità come stile di vita

di **Maria Luisa Agnese** e **Giangiaco Schiavi**  
 alle pagine 18 e 19 **Ferraro, Soglio**

1936-2018 GIAN MARCO MORATTI

# Addio al petroliere discreto

## La generosità come stile di vita

di **Maria Luisa Agnese**

**E**ra il giorno di San Valentino del 2011 e Gian Marco Moratti, l'uomo più taciturno d'Italia e mai smanioso di apparire nonostante il prestigio familiare, ruppe per una volta il silenzio alla presentazione della biografia della moglie Letizia per dichiarare al microfono del sito Affaritaliani: «Ho spinto molto perché lei diventasse sindaco, non potevo pretendere che stesse in casa e si dedicasse solo a me, sarebbe stato uno spreco: avendo lei un'energia enorme, un'intelligenza superiore, era giusto che le mettesse al servizio della città».

Omaggio che tutte le donne si aspetterebbero dal loro compagno di vita e non solo dal «marito del sindaco», come si presentò in quell'occasione con compiaciuto understatement Gian Marco Moratti, scomparso ieri, 26 febbraio, a 81 anni.

Allevato da un padre leggendario e self made man, il Cavalier Angelo, gran prota-

gonista dell'industria italiana del Dopoguerra, il primogenito Gian Marco ha preso come un mantra il comandamento paterno — «Se sei conosciuto e hai successo ti fanno fuori» — ricevuto il primo giorno di lavoro, il 4 marzo 1955. «Sono tutt'altro che muto, ma ho cercato di far parlare di me il meno possibile» ripeteva agli amici. «E ho vissuto bene».

Negli anni del boom del secolo scorso, quando la Saras e le sorti della raffinazione del petrolio marciavano, Gian Marco ha preso alla lettera quel comandamento e ha finito per allungare su tutta la famiglia il suo sostegno, sempre da dietro le quinte. Con il fratello Massimo, più estroverso e chiacchierone, che fra le passioni paterne aveva ereditato quella per l'Inter, la squadra di casa che ha condotto sulle montagne russe del tifo fino al 2013. Con la sorella Bedy, attratta dalla vita fuori, il teatro e il cinema, con la prima moglie Lina Sotis, poi giornalista al *Corriere* e scrittrice, fulgida bellezza romana sposata nel '62 da cui ha avuto due figli, Angelo e Francesca. E infine solidale con la seconda moglie Letizia Bri-

chetto Arnaboldi, che gli ha dato altri due figli Gilda e Gabriele, incontrata quando lei aveva 17 anni e mai più lasciata: «Ricordo ancora il vestito che avevo a quel cocktail, bianco con profili arancio. Non volevo andare, avevo 17 anni e incombeva la maturità, poi mi son fatta convincere da mia madre. Con lui ho parlato di filosofia tutta la sera e sono rimasta folgorata» avrebbe raccontato poi Letizia al mensile *Marie Claire*.

Gian Marco l'avrebbe sostenuta nell'avventura di San Patrignano, comunità di recupero per ragazzi in difficoltà diventata nel tempo luogo dei weekend di lavoro della coppia, e in quelle politiche: presidente Rai, ministro e infine sindaco. Da sindaco Letizia Moratti ha portato a Milano l'Expo, in sinergia bipartisan con il premier Romano Prodi. E dietro il silente Gian Marco, con il suo appoggio psicologico, ma anche con il suo aereo personale messo a disposizione per i viaggi di persuasione nei Paesi che avrebbero votato. Un sostegno a lungo rimasto sottotraccia e poi ammesso da Letizia, senza enfasi e con simmetrica discrezione

del marito, nel libro-intervista dedicato a Milano, e solo dopo che Gaetano Castellini Curiel ne aveva accennato nel libro *La candidatura*.

Questo retroscena dello snodo Expo, che poi si è rivelato grande volano per Milano e per il Paese, si inquadra nella migliore tradizione milanese, città operosa, concreta, aperta, da sempre anomala nel panorama italiano. E delle sue grandi famiglie che sono abituate a restituire spontaneamente qualcosa alla comunità per il futuro della città, specie se sono state baciata dal privilegio della ricchezza: ma Gian Marco Moratti, sempre nell'intervista ad Affaritaliani, la faceva più semplice: «Visto che di soldi in famiglia ne abbiamo abbastanza, è giusto fare qualcosa per il sociale». Poco presente nei riti delle amicizie mondane, Moratti preferiva il ruolo di patriarca discreto, nelle cene rituali di Natale a casa Moratti, con tutta la famiglia e pochissimi amici. E il cerchio si chiude su uno dei pochi rampolli di seconda generazione italiani che ha saputo prendere il timone delle aziende familiari in un mondo in accelerata trasformazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'album



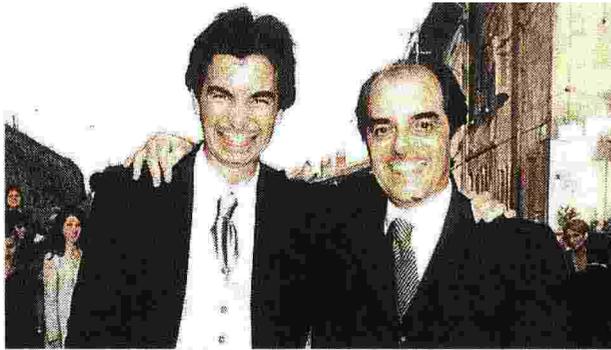
**Il calcio** Anni Sessanta: Gian Marco Moratti assieme a Helenio Herrera, l'allenatore della «Grande Inter»



**San Patrignano** A un'asta di cavalli con il fondatore della comunità Vincenzo Muccioli, alla destra di Moratti (Fotogramma)



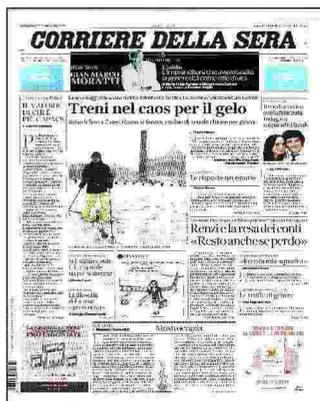
**Con Letizia** Moratti con la moglie Letizia Brichetto Arnabold ex presidente Rai ed ex sindaco di Milano (Fotogramma)



**I figli** L'abbraccio con Angelo, fratello di Francesca, i due nati dal primo matrimonio. Dal secondo ha avuto Gilda e Gabriele (Olympia)

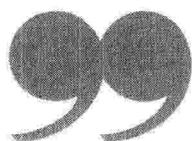


**Uniti** Gian Marco Moratti, a sinistra, con il fratello Massimo durante un'assemblea dell'Unione Petrolifera (LaPresse)





**Presidente** Gian Marco Moratti era nato a Genova il 29 novembre del 1936. Aveva 81 anni (foto Armando Dadi)



**Sono tutt'altro che muto  
ma ho cercato di far parlare  
di me il meno possibile  
E ho vissuto bene**

**Il fratello**

## «Sapeva abbracciarti nei momenti difficili»

di **Giangiaco Schiavi**

I fratelli Moratti. Un tutt'uno con Milano, con l'Inter, con l'azienda di famiglia, con l'impegno sociale. Gian Marco, profilo schivo, understatement ambrosiano. Massimo, cuore e passione, l'immagine del presidente tifoso. È difficile spezzare la commozione, «non si è mai preparati», ma le testimonianze di affetto che arrivano a ondate rafforzano l'immagine di una persona speciale che se ne va, «una gran bella persona», dice Massimo Moratti trattenendo a fatica le lacrime. «Gian Marco ha tenuto duro fino all'ultimo, non voleva

pesare sugli altri, aveva un senso del dovere infinito», ricorda il fratello più giovane di nove anni che con lui ha condiviso tutto, «progetti, emozioni, difficoltà», una vita intera. «Era una persona perbene, davvero speciale, di quelle che sanno abbracciarti quando le cose vanno bene ma anche quando ci sono le difficoltà». Non avevano lo stesso carattere, Massimo lo riconosce, ma l'imprinting era lo stesso: «Ci univano sentimenti e valori, l'appartenenza a una bella famiglia, un'unità che non è mai mancata». Uniti fino all'ultimo, anche con la

malattia di Gian Marco, «perché lui aveva fatto del doverismo un principio» al quale non si poteva derogare. In ufficio non ha mai fatto mancare il suo aiuto, dice Massimo, «anche quando la fatica sembrava enorme ha portato la sua esperienza e ha condiviso le ultime importanti decisioni». Concreto e tenace, come sempre. Come quando ha preso per mano l'azienda di famiglia, la Saras, smentendo il luogo comune della seconda generazione incapace di reggere il confronto con i padri. «Papà Angelo e mamma Erminia sono stati sempre il nostro

riferimento, sono valori che uniscono». Con quel cognome che significava borghesia milanese, con quel padre vincente che negli anni della grande Inter suscitava rispetto e ammirazione, con quella madre forte e affettuosa che sapeva unire la famiglia e tener testa a scopone a un osso duro come Gianni Brera, i fratelli Moratti hanno attraversato insieme più di mezzo secolo. Una dynasty, è stato scritto. Che ha avuto divisioni sulle scelte nella politica, ma non ha mai perso il senso della generosità. Gianmarco sapeva fare del bene, «anche senza apparire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La famiglia**di **Elisabetta Soglio**

Alcune famiglie sono così. Magari travagliate, complicate, ma a loro modo straordinarie e molto unite. E in queste famiglie, dove ci sono alti e bassi, momenti meravigliosi e qualche nuvola, serve un punto di riferimento che sappia tenere tutti uniti, trasmettere valori, prendere decisioni, avere sempre una risposta per ciascuno. Il «pater familias», quello che ti lascia tranquillo perché «tanto c'è lui», capace di accudire e tenere la barra dritta. Gian Marco era questo per tutti i Moratti. E si è capito ieri mattina, quando la sua famiglia allargata si è riunita nella casa dove se ne è andato dormendo.

Una famiglia che comincia nell'elegante appartamento affacciato sulle guglie del Duomo e arriva fino a San Patrignano. I figli, i nipoti, il fratello Massimo con cui in questo ultimo periodo si era saldato un affiatamento come mai prima, la sorella Bedi. E poi tutto il popolo di Sanpa che ieri mattina non voleva crederci: quelli che mangiavano vicino a lui nel salone della comunità, lo interpellavano chiamandolo per nome, lo seguivano mentre curava le sue vigne e produceva il suo vino. Quelli che lo amavano tanto e gli erano grati.

Si respirava aria di armonia, ieri mattina in casa Moratti. Come se l'energia di Gian Marco continuasse a circolare in mezzo a chi lo stava piangendo. Tutti stretti soprattutto intorno alla moglie Letizia che condivideva ogni decisione con il marito, ripetendo sempre «non avrei fatto nulla senza di lui». Un grande amore, una coppia solida abi-

# L'ultima riunione pochi giorni fa «Era pieno di idee»



**San Siro** Da sinistra: Gian Marco, il papà Angelo e il fratello Massimo (Farabolafoto)

## Angelo e gli altri tre figli riuniti nella casa di Milano Sarà sepolto, come voleva, nella sua San Patrignano

tuata a camminare tenendosi per mano come due ragazzini. Gian Marco era orgoglioso di questa moglie che aveva guadagnato consensi, era stata ministro, primo presidente donna della Rai, primo sindaco donna della città di Milano. E anche adesso, con la presidenza in Ubi Banca: lui sempre dietro un passo, ma presente.

Il profilo basso è sempre stato una caratteristica di Gian Marco Moratti: allergico alla mondanità, refrattario alle interviste, più a suo agio con i ragazzi di Muccioli che nei salotti di Milano. Un tratto che si ritrova soprattutto nel figlio maggiore, Angelo, con-

siderato un po' il delfino in azienda. Quello che ieri ha preso in mano la situazione, ha consolato le sorelle e il fratello, è rimasto vicino a Letizia e alla mamma Lina. Anche l'altra sera Angelo era con suo padre: seccato perché ieri mattina avrebbe dovuto fare alcuni esami clinici e in testa aveva soltanto la riunione in azienda. Non ha mai avuto paura della malattia: «Nessuno dei suoi giorni era vissuto come fosse l'ultimo, ma era sempre quello precedente al successivo», spiegano i suoi cari. Questo «ragazzo straordinario», come nel necrologio di Lina Sotis, l'altra settimana aveva partecipato a un board in Saras, quasi quattro ore filate di riunione e lui lì, dimagrito e un filo affaticato, ma lucido e attivissimo. Aveva idee, progetti, attenzioni per tutti. L'ultimo viaggio, dopo il funerale di questa mattina, sarà verso le sue vigne e i suoi ragazzi. Come aveva chiesto che fosse.



**Su Corriere.it**

Leggi tutti gli articoli su Gian Marco Moratti e guarda le fotogallery sul nostro sito [www.corriere.it](http://www.corriere.it)

I conti

di Daniela Polizzi

# Esselunga accelera su ricavi e profitti

## La spinta di online e vendite a domicilio

Avviata la ricerca di un direttore generale. Dal riassetto risparmiati 90 milioni di affitti

Da pioniere dell'e-commerce, più di 15 anni fa, a player delle consegne che quest'anno arriveranno a 220 milioni di ricavi. Un guanto di sfida lanciato ad Amazon negli acquisti online in Italia, oltreché un cardine della crescita futura che verrà anche dall'aumento del numero di store. E questo nell'ambito di investimenti che replicheranno quelli dell'anno scorso, chiuso con 439 milioni di risorse puntate sulla crescita. Per un totale di 1,8 miliardi secondo il piano al 2020.

Il motore gira pieno ritmo in casa Esselunga, primo gruppo della distribuzione, il cui board presieduto da Vincenzo Mariconda e che vede Marina Caprotti vicepresidente-

te (la figlia più giovane del fondatore Bernardo Caprotti), ieri ha esaminato i conti del 2017, chiusi con ricavi in aumento del 3,1% a 7,75 miliardi, trainati dalle nuove aperture e sostenuti dall'e-commerce (180 milioni). Due i passaggi chiave dell'anno: il riassetto in famiglia e il bond da un miliardo.

La società guidata dall'amministratore delegato Carlo Salza ha condiviso con il consumatore il lato positivo del calo dei prezzi per i prodotti di largo consumo confezionati, (deflazione dello 0,6% a vantaggio dei clienti). Questo, nell'ambito di sconti totali pari a 1,4 miliardi, 100 milioni in più rispetto al 2016. La manovra è stata possibile perché il

numero di clienti è salito del 5% (5,6 milioni), trainato dallo sviluppo della rete di 157 store. Quelli a Roma (Prenestino), Novara, Verona e Bergamo con i quali si è arrivati a 23 mila addetti. Il gruppo replicherà ora a Milano (Fama-gosta) e con le riaperture a Verona, Vimercate e Pistoia. Esselunga è una macchina sempre più complessa. Da qui la ricerca (con Egon Zhender) di un manager con esperienza di mercati e canali, che gestirà le attività operative sotto la guida di Salza. La sfida più ambiziosa è l'e-commerce.

Il mercato, sempre più competitivo, non ha frenato l'utile netto rettificato, salito del 3,9% a 305,8 milioni a fronte di un margine operati-

vo lordo di 647,9 milioni (+8%). Ha avuto effetti positivi il riassetto in famiglia che ha portato sotto Esselunga il 67,5% dell'immobiliare Villata (ceduto in parte da Marina con i fratelli Violetta e Giuseppe che hanno ricevuto dalla società 321 milioni a testa) che ha portato in dote 83 immobili. Il gruppo può così risparmiare 90 milioni per gli affitti. È la prima fotografia che il gruppo scatta dopo l'emissione obbligatoria dell'autunno. Un bond per il quale gli investitori avevano fatto richieste pari a nove volte l'offerta. E l'andamento dei titoli ha dato loro ragione. Ma anche alla società che ha un profilo investment grade, adatto per raccogliere liquidità a costi vantaggiosi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I numeri del gruppo

Dati del 2017



**305,8 milioni**  
l'utile netto



**180 milioni**  
le vendite in  
ecommerce



**23.094**  
i dipendenti



**5,6 milioni**  
i clienti, con  
un incremento  
del 5%



**3,1**  
l'incremento  
delle vendite



**420,6 milioni**  
il risultato  
operativo

**ESSELUNGA**



Marina Caprotti, 40 anni, è la figlia più giovane del fondatore dell'Esselunga Bernardo Caprotti, scomparso nel settembre 2016. Ricopre il ruolo di vicepresidente del gruppo dei supermercati che nel 2017 ha realizzato vendite per 7,7 miliardi, in crescita del 3,1% rispetto al 2016



## Il bilancio

# Pirelli, ricavi a 5,3 miliardi e utile netto a 175 milioni

## Un posto in più nel board

Pirelli ha chiuso il 2017 con ricavi per 5,3 miliardi di euro, in crescita del 7,6% e un utile netto delle attività in funzionamento balzato del 60,5% a 263,4 milioni. L'utile netto contabile — si legge in una nota diffusa dal gruppo della Bicocca al termine del consiglio che ieri ha approvato il primo bilancio dopo il ritorno a Piazza Affari — è ammontato a 175,7 milioni di euro, in crescita dai 147,6 milioni del 2016 a fronte di un risultato operativo *adjusted* in aumento a 876,4 milioni di euro dagli 844,3 milioni del 2017. In calo l'indebitamento finanziario netto, che scende a 3,2 miliardi. La spinta ai ricavi è arrivata in particolare dal segmento *hi value* il cui fatturato è cresciuto dell'11% con un'incidenza del 57,5% sul giro d'affari complessivo. A livello geografico, in Europa la crescita dei ricavi è stata del 7,5%, sul mercato Nafta del 7,4%, in Asia del 14,3%, in Medio Oriente e Africa e India del 5,6% mentre in Russia è stata registrata una flessione delle vendite del 2,1%, ma con un miglioramento della profittabilità.

«Lo slancio dovrebbe proseguire anche nel 2018», ha spiegato il vicepresidente esecutivo e amministratore delegato della Pirelli, Marco Tronchetti Provera, illustrando agli analisti le previsioni per l'anno in corso. Il gruppo della Bicocca punta a chiudere il 2018 con una crescita dei ricavi uguale o maggiore del 6% (+10% al netto dell'effetto cambi) e un risultato operativo rettificato ante oneri non ricorrenti superiore a 1 miliardo di euro (926,6 milioni di euro nel 2017). Il bilancio approvato ieri dovrà essere deliberato dall'assemblea degli azionisti, convocata per il prossimo 15 maggio, che dovrà votare anche l'aumento a 15 del numero dei consiglieri della società per fare spazio a un rappresentante dei soci di minoranza indicato da Assogestioni.

### Le stime



● «Lo slancio dovrebbe proseguire anche nel 2018», ha spiegato il vice presidente esecutivo e amministratore delegato della Pirelli, Marco Tronchetti Provera (foto), illustrando agli analisti le previsioni per l'anno in corso

● La Bicocca vuole chiudere il 2018 con una crescita dei ricavi uguale o maggiore del 6% (+10% al netto dell'effetto cambi)

**F.D.R**

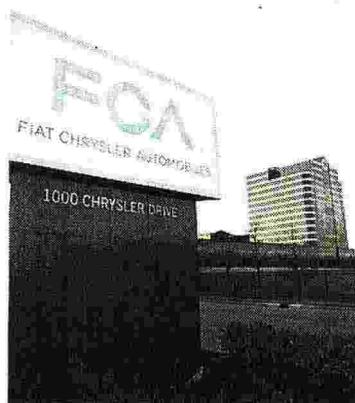
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La svolta

# La partita-motori di Fca Rincorsa elettrica dietro l'addio al diesel

Le parole di Sergio Marchionne hanno bisogno, sempre, di una corretta interpretazione. L'aver deciso di fermare la produzione di auto diesel dal 2022 significa che, in un lasso di tempo molto breve, Fiat Chrysler Automobiles è riuscita ad accorciare il gap che aveva con i suoi concorrenti nelle tecnologie future, anticipando lo sviluppo di auto elettriche pure o elettrificate, ossia ibride/benzina. Il 1° giugno, giorno in cui Marchionne presenterà il suo ultimo piano industriale, prima di lasciare le redini del gruppo al suo successore, rivelerà una serie di modelli a zero emissioni, pronti per essere commercializzati. Ha dichiarato — potrebbe sembrare una contraddizione — che continuerà ad utilizzare il gasolio come carburante per i motori dei veicoli commerciali e della gamma dei pick-up. In Europa Fca ha venduto, nel 2017, vetture per oltre il 42% con motori diesel e veicoli commerciali per il 93%, un patrimonio che sicuramente non ha intenzione di distruggere. Aggiornare e rendere conforme i propulsori diesel



## Il gruppo

Sopra Sergio Marchionne, ad di Fca. Il centro direzionale in Michigan, Auburn Hills

# 42

per cento  
la quota di vetture con motore diesel che Fca ha venduto nel 2017

alle nuove norme imposte dall'Unione Europea per il 2020, comporta investimenti che gravano pesantemente sui bilanci di un costruttore, il costo, rispetto al passato, potrebbe essere superiore del 20%. Mentre le batterie ormai scendono di prezzo al ritmo, almeno, del 7% all'anno. Quando le elettriche inizieranno ad avere una adeguata diffusione (una su quattro circolanti) le economie di scala abbasseranno anche l'ammontare dell'assemblaggio. Sbagliato parlare di addio ai motori diesel, dal 2022 Fca rallenterà semplicemente l'offerta per allargare il ventaglio della sua gamma agli ibridi e alle elettriche pure, senza per trascurare la sua storia, legata al sistema di alimentazione che ha segnato una svolta per tutto il settore, con l'introduzione del common rail, seguito dal Multijet, caratterizzato da una combustione più lenta e progressiva. Enrico De Vita, esperto di tematiche legate all'automobile, sottolinea che «ormai è dimostrato che i propulsori diesel Euro5 e Euro6 sono di gran lunga meno inquinanti dei benzina. Rinneare il diesel vuol dire mettersi nelle mani dell'industria cinese che dispone già del monopolio delle batterie».

**Bianca Carretto**

Si è spento a 81 anni

## Massimo Moratti ricorda Gian Marco: un fratello tenace che sapeva ascoltare

CRESTO-DINA e LIVINI, pagina 23

DARIO CRESTO-DINA, MILANO

Assieme, in occasioni pubbliche Gian Marco e Massimo Moratti non si vedevano quasi mai, raramente, poi, allo stadio di San Siro. Forse lo facevano proprio per confortare ciò che gli altri pensavano di quei due. L'immagine dei fratelli diversi. Il primo con il rigore e il senso del dovere dell'uomo di impresa, il petroliere, il grande milanese di poche parole che si muoveva dietro le quinte, lasciando la scena a quelli a cui voleva bene, prima di tutti la moglie Letizia sindaca e presidente Rai, poi il fratello minore che stava con lui in azienda. L'altro con la naiveté di chi coltiva la sua passione grazie alla ricchezza di famiglia, un principe rinascimentale che inseguiva i fasti sportivi del padre. Gian Marco che nelle fotografie non è quasi mai sorridente, Massimo che è sempre gentile e per nulla schivo anche quando è infastidito, un milanese che brandisce la fortuna, l'intelligenza e il buon cuore per lo spettacolo. Forse era un po' anche il loro modo di prendersi gioco delle convenzioni e dei conformisti. Il loro darsi di gomito. La loro fratellanza.

### Eravate in realtà due facce dello stesso specchio?

«Non lo so. Avevamo due caratteri diversi, ma abbiamo remato entrambi nella stessa direzione. Ho l'ambizione di dire che ci siamo completati e penso che Gian Marco non mi smentirebbe».

### Era preparato alla sua scomparsa?

«Non si è mai preparati ai grandi dolori, sono ferite profonde che fanno male a giorni e anni di distanza. Lui era un combattente, ti dava sempre la sensazione che avrebbe scavallato un'altra montagna. E un'altra ancora. Per questo mi fa dire: se n'è andato ed è stata una sorpresa durissima da accettare».

Intervista

## Massimo Moratti "Mio fratello un uomo buono che sembrava invincibile"

### Quando lo ha visto l'ultima volta e che cosa vi siete detti?

«È stato venerdì scorso. Abbiamo parlato come al solito delle nostre famiglie e del lavoro. Era contento perché la Saras stava andando bene in Borsa, avevamo fatto qualche piccolo progresso. Mi sembrava che lui stesse meglio. Poi domenica la situazione si è improvvisamente aggravata, nella notte è precipitata».

### Quasi dieci anni di distanza tra voi due. Che cosa avevate, soprattutto, in comune?

«L'insegnamento di nostro padre che si può racchiudere in una frase sola: fate sempre le cose per bene. Vede, abbiamo avuto genitori bellissimi. Dobbiamo tutto a loro. Ricordo me bambino e Gian Marco adolescente, un periodo che ha costruito il nostro legame, le cose in cui mi ha aiutato, le confidenze, il mio spirito di emulazione. E poi l'avventura professionale che abbiamo lungamente condiviso. Una vita».

### Le riporto la battuta facile che correva a Milano. Gian Marco fa i soldi e Massimo li spende. Moratti ride, è lo stile

### che usa per replicare alle cattiverie.

«Una sciocchezza. Mi creda, non abbiamo mai litigato per un motivo che meriti di essere ricordato. Ci univano i sentimenti, non il lavoro. In azienda sapevamo sostituirci l'uno all'altro, anche se ciascuno aveva i suoi settori e responsabilità differenti».

### In che cosa eccelleva suo fratello?

«Possedeva in particolare tre qualità: il buonsenso, la pazienza e l'umiltà di volere ascoltare le opinioni degli altri. Eppoi era tenace, una tenacia tale che mi pareva gli conferisse una patina di invincibilità. Stavi accanto a lui e ti sentivi al sicuro».

### Non le ha mai detto: frena con l'Inter, smettila di

### innamorarti di Recoba e tutti gli altri, di spendere tutti quei soldi per un antico amore?

«No. So che lei non ci crederà, ma non me lo ha mai detto. Anche Gian Marco amava l'Inter, era un suo grande tifoso. Ma non ha mai voluto essere coinvolto nella gestione della società e della squadra. Non voleva essere invadente, ha sempre preteso e dato rispetto».

### Come lo ricorderà?

«Era mio fratello. E nella parola fratello trovo tutto ciò che voglio dire di lui. Posso aggiungere solo una cosa piccola e semplice: è stato una persona buona».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gian Marco e Massimo Moratti



**Il personaggio** È scomparso ieri a 81 anni

# Moratti, il petroliere silenzioso dell'ultima dynasty di Milano

Gian Marco si è sempre occupato dell'azienda di famiglia lasciando i riflettori al fratello Massimo e alla moglie Letizia. È stato il principale sostenitore di Muccioli

**ETTORE LIVINI, MILANO**

Dal petrolio al vino. Dall'Inter a San Patrignano. Con un unico mantra: evitare le luci della ribalta. Gian Marco Moratti, scomparso ieri a 81 anni, ha fatto tesoro degli insegnamenti di papà Angelo, fondatore della Saras e storico presidente dell'Inter. Poche regole ma chiare, nello stile – tutto sostanza e poca forma – di una delle ultime dinastie imprenditoriali milanesi: «Era il 4 marzo 1955, il mio primo giorno di lavoro – ha ricordato lo stesso Gian Marco –. Lui mi disse: se sei conosciuto e hai successo ti fanno fuori. Ho cercato di far parlare di me il meno possibile. E ho vissuto bene».

I riflettori, in effetti, li ha lasciati agli altri. Al fratello Massimo, che dal padre ha ereditato la passione (e la presidenza) dell'Inter, quelli delle trasmissioni sportive. Alla moglie Letizia – presidente Rai, ministro della pubblica istruzione e sindaca di Milano – quelli della politica. Lui è rimasto dietro le quinte. A fare, molto semplicemente, il petroliere. Ha raccolto il testimone di papà, ha portato la Saras in Borsa, ha pilotato la diversificazione nelle energie rinnovabili, blindando il controllo della «più grande raffineria del Mediterraneo» – come ripeteva con orgoglio – in una cassaforte di famiglia assieme a Massimo. Che ora, assieme ai suoi figli e ai quattro di Gian

Marco, gestirà il passaggio generazionale.

Di lui, come voleva, si è parlato pochissimo. I fotografi hanno “papazzato” il bacio caldo e affettuoso a Letizia con cui ha festeggiato nel 2008 la conquista dell'Expo per Milano. Giulio Tremonti, allora ministro delle Finanze, gli ha regalato cinque minuti (ovviamente indesiderati) di fama, quando ha tirato le orecchie alla sindaca, rea di battere cassa con troppa insistenza a Roma: «Letizia, ricordati che il governo non è tuo marito». Il “first scier”, come scherzavano nei palazzi capitolini, che aveva finanziato con generosità la sua campagna per Palazzo Marino.

Il vero Gian Marco, quello più nascosto, lo si scopre così dove meno lo si aspetta. A San Patrignano, ad esempio, dove lui e la moglie, senza fanfare, hanno passato buona parte del tempo libero e speso molti dei risparmi (buona parte dei 225 milioni di donazioni ricevuti dal 2004 dalla Fondazione li hanno messi loro). A raccontare chi era il numero uno della Saras, ci sono i tanti fine-settimana in roulotte a organizzare la vita della comunità. Ma soprattutto le parole con cui ha raccontato (come testimone in tribunale, non certo di sua volontà, *ça va sans dire*) i drammatici giorni dell'arresto di Vincenzo Muccioli quando – a inizio anni '90 – ha mollato l'azienda di famiglia per correre a

San Patrignano a cercare di salvare il salvabile. «Il clima era tragico, avrebbe potuto succedere di tutto. Io e qualche amico cercammo di tener assieme la situazione – recitano i suoi verbali –. Non sono un esperto, ma in quel momento con i 60 ragazzi della comunità senza guida provai a utilizzare la mia esperienza di padre di famiglia. Avrei dovuto rimanerci un paio di giorni, ne rimasi trentasei».

Missione compiuta. Ha dovuto incassare le amarezze del tormentato divorzio da Andrea, il figlio di Vincenzo («i ricconi mi ricattano», accusò lui) uno dei momenti più difficili assieme alle morti sul lavoro alla Saras. Ma oggi San Patrignano è quasi in grado di autofinanziarsi grazie al lavoro dei Moratti.

L'altro Gian Marco, quello capace anche ogni tanto di rilasciare interviste, è l'appassionato di vino. «Ho iniziato ad amarlo trent'anni fa», ha confessato, durante le scampagnate enogastronomiche con gli amici Cochi e Renato (cui ha venduto a rate una Rolls Royce) ed Enzo Jannacci. La passione è diventato un mestiere al Castello di Cicognola, la tenuta di famiglia nell'Oltrepò pavese. Ventotto ettari di vite, 150mila bottiglie prodotte l'anno. Le ultime, un nebbiolo affinato cinque anni, battezzato “per papà”, in onore del babbo Angelo. «Era un concentrato di buon senso – ha spiegato lui – non si avventurava in speculazione». La lezione l'ha imparata anche lui.



COLOMBO/RCS/CONTRASTO



### La famiglia e l'amico

A sinistra un giovane Gian Marco con il padre Angelo e il fratello. In alto con la moglie e Vincenzo Muccioli, sotto con la sorella Bedy



L'inchiesta

## Eni, tangenti in Algeria il pm chiede sei anni per l'ex ad Scaroni

**Pene da 5 a sette anni  
per gli altri manager  
L'accusa rifiuta le  
attenuanti generiche:  
"Hanno sempre negato"**

FRANCO VANNI, MILANO

Sei anni e quattro mesi. È la pena chiesta dal pubblico ministero Isidoro Palma per Paolo Scaroni, per nove anni amministratore delegato di Eni fino al 2016, imputato con l'accusa di concorso in corruzione con l'aggravante della transnazionalità. Al centro del processo, presunte tangenti per 197 milioni di euro pagate a politici algerini da Saipem, controllata del colosso di San Donato, per aggiudicarsi concessioni per 8 miliardi e 41 milioni di euro sullo sfruttamento di giacimenti di gas nel Paese nordafricano. Anche tramite l'acquisizione da parte di Eni nel 2008 di First Calgary Petroleum Ltd, società canadese proprietaria di un giacimento in Algeria.

Oltre a Scaroni, che il pm Palma avrebbe «usato la controllata Saipem per fare veicolare le tangenti, per il comodo di Eni, mascherandole come provvigioni» sono arrivate le richieste di condanna anche per altri ex uomini di vertice del cane a sei zampe. Per Antonio Vella, già responsabile per il Nord Africa, il pm chiede 5 anni e 4 mesi di reclusione, 7 anni e 4 mesi per Pietro Varone, ex direttore operativo di Saipem, 6 anni per Alessandro Bernini, ex direttore finanziario di Saipem prima e di Eni poi, 6 anni e 4 mesi per Pietro Tali, che di Saipem è stato presidente e ad. Per tutti, l'accusa è la corruzione aggravata in concorso. A nessuno, secondo il pm, devono essere riconosciute le attenuanti generiche: «L'atteggiamento è stato negare i fatti - ha detto Palma nella sua requisitoria - e c'è chi ha preferito il silenzio tombale».

Per Eni e Saipem, a processo in base alla legge 231 del 2001 sul-



Paolo Scaroni, ex ad dell'Eni

la responsabilità amministrativa di enti e società, la procura chiede la condanna al pagamento di 900 mila euro di sanzione ciascuna. Per il pm, «il modello organizzativo di Eni ha dato la possibilità a Scaroni di gestire in autonomia i rapporti con Farid Nouredine Bedjaoui». Eni si dice estranea ai fatti contestati.

Sul fronte algerino è proprio Nouredine Bedjaoui, uomo di fiducia dell'allora ministro dell'energia Chakib Khelil, la figura centrale nella trattativa che avrebbe portato al pagamento della tangente. Per lui la procura chiede la condanna a 8 anni. Per il suo braccio destro Omar Harbour, l'unico a cui sia contestato il reato di riciclaggio delle presunte mazzette, la richiesta è di 4 anni e 10 mesi.

L'inchiesta - condotta dai pm Fabio De Pasquale (oggi procuratore aggiunto), Isidoro Palma e Giordano Baggio - ha messo in luce come Saipem garantisse regali milionari non solo a membri del governo algerino, ma anche ai vertici di Sonatrach, società di Stato che gestisce il petrolio, e alle loro famiglie. Dal processo in corso alla Quarta sezione penale del tribunale è uscito nel 2015 Tullio Orsi, ex presidente di Saipem Algeria, che ha patteggiato una pena a due anni e dieci mesi.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Reale Mutua

### Uniqa assicurazioni

#### Laganà alla guida

Nuovo passaggio nel percorso verso la fusione per incorporazione in Italiana Assicurazioni delle compagnie del Gruppo Uniqa in Italia (Uniqa Assicurazioni, Uniqa Previdenza e Uniqa Life), recentemente acquisito da Reale Group. Michele Meneghetti, riferisce una nota, «lascia il ruolo di ad di Uniqa Assicurazioni e di Uniqa Previdenza

e di presidente del consiglio di gestione di Uniqa Life, realtà che ha guidato a



partire dal 2006, conseguendo importanti risultati». Roberto Laganà (in foto), mantenendo la carica di direttore generale di Italiana Assicurazioni, raccoglie il testimone ed assume il ruolo di direttore generale di Uniqa Assicurazioni e di Uniqa Previdenza, nonché di presidente del consiglio di gestione di Uniqa Life, per guidare le tre società negli ultimi mesi del percorso di integrazione verso la fusione in Italiana Assicurazioni.



L'IMPRENDITORE SCAGLIA CEDE IL GRUPPO. I SINDACATI: L'ACCORDO LASCIA I 500 DIPENDENTI NELL'INCERTEZZA

# La Perla, l'intimo made in Italy finisce all'olandese Sapinda

FRANCO GIUBILEI  
 BOLOGNA

Un altro pezzo prestigioso del Made in Italy, il gruppo La Perla, passa in mani straniere, ma l'operazione ha preso tutt'altra direzione rispetto alle trattative che, da tre mesi a questa parte, vedevano in prima fila i cinesi del Fosun Fashion Group. L'azienda bolognese, a sorpresa, è stata invece venduta in blocco a Sapinda, holding anglo-olandese con cui la proprietà, la Pacific Global Management Group di Silvio Scaglia, ha stretto un accordo dai contorni economici ancora sconosciuti: nel comunicato ufficiale manca qualsiasi riferimento al valore della cessione.

L'acquisizione è arrivata dopo che era scaduto l'accordo vincolante siglato a dicembre con i cinesi. L'arrivo improvviso della società di inve-

stimenti fondata nel 2009, preoccupa tutte le sigle sindacali, che parlano di «sconcerto» per «la fine di un percorso di relazioni industriali che lascia tutti nell'incertezza».

Sono 500 i dipendenti della sede bolognese, la testa creativa del gruppo, dove si sperimenta e vengono ideate le linee di lingerie, ma in tutto il mondo il brand La Perla impiega oltre 1.500 persone. Tornando all'Italia, la Filtecm Cgil ricorda come la sorte dell'azienda impatti anche sull'indotto: «Molte imprese di contoterzisti di alta qualità lavorano per La Perla, parliamo forse di un migliaio di persone», dice Roberto Guarinoni. Da quando il gruppo di Scaglia aveva rilevato il marchio, versando poco più di 69 milioni di euro al tribunale di Bologna dopo le traversie che lo avevano visto passare dalla famiglia Masotti a un fondo

americano, nel 2007, l'impegno finanziario è stato ingente: la Pacific Global Management ha investito oltre 300 milioni, rafforzando soprattutto la rete commerciale: sono state aperte nuove boutique e attualmente sono 150 i negozi monomarca dislocati in tutto il mondo.

Nonostante il rafforzamento, però, la crescita in termini di fatturato è stata meno rapida di quanto ci si aspettava: «Il 2017 si è chiuso con un fatturato di 150 milioni, mentre il punto di equilibrio di bilancio si sarebbe raggiunto a quota 200 milioni nel 2018, con un po' di ritardo rispetto a quanto preventivato - aggiunge Guarinoni -. Se ci si ferma ora, possiamo avere qualche problema: l'interlocutore cinese aveva un progetto e ci risultava come possibile acquirente fino a giovedì scorso, ora c'è un panorama inaspettato. Il

2 marzo è fissato un incontro, ci aspettiamo che la nuova proprietà illustri piani e investimenti per l'azienda. Siamo preoccupati per la mancanza di chiarezza».

Silvio Scaglia, da parte sua, cerca di rassicurare: «Siamo soddisfatti che Sapinda abbia acquisito La Perla, in quanto darà continuità alla nostra visione strategica volta a creare un brand globale del lusso che rappresenti le molteplici sfaccettature della femminilità. Sono sicuro che il nuovo investitore ha le risorse necessarie per sviluppare ulteriormente La Perla nella direzione e visione intraprese oggi, ovvero rafforzando la sua leadership di brand internazionale, mantenendo la produzione in Europa». Il Ceo di Sapinda Lars Windhorst conferma: «Siamo pronti a investire ancora e a migliorare la posizione finanziaria dell'azienda perseguendo la strategia di crescita».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



La sfilata  
 Modelle  
 indossano  
 i capi  
 di lingerie  
 del marchio  
 La Perla



L'AZIENDA ORISTANESE RILEVA TRENTINALATTE DA UN GRUPPO TEDESCO

# Latte, la coop sarda Arborea compra lo yogurt trentino

LUIGI GRASSIA

Arborea è una piccola città in provincia di Oristano con una grande storia (basta pensare alla famosa giudicessa Eleonora) e un'attività economica in espansione ma forse poco nota al fuori della Sardegna: la Cooperativa Latte Arborea, alias Assegnatari Associati Arborea, il cui nome si può sintetizzare in 3A, che ha appena acquisito il cento per cento delle quote di Trentinalatte Spa, società di Roverè di Luna (Trento). A vendere è la finanziaria tedesca Livia.

Trentinalatte detiene i marchi Trentina e Collina Felice ed è specializzata nella produzione di yogurt. Da lavoro a 119 persone (i cui posti di lavoro sono stati tutti confermati dall'acquirente) e fattura 34 milioni di euro all'anno.

Invece 3A ha un giro d'affari di 166 milioni nel 2017 e due siti produttivi che lavorano ogni anno 206 milioni di litri di latte bovino (il 90 per cento della produzione sarda) oltre a 6 milioni di litri di latte caprino e 1,7 mi-

**Novanta per cento**  
La coop 3A lavora questa quota del latte bovino sardo e si sta espandendo fuori dalla regione



lioni di litri di latte ovino.

Acquisendo Trentinalatte, la Cooperativa Latte Arborea punta a rafforzare la presenza nei mercati dello yogurt e della grande distribuzione organizzata. I prodotti di Trentinalatte vengono distribuiti dalle principali aziende della grande distribuzione su tutto il territorio nazionale. Invece gli yogurt col marchio Trentina e quello Collina Felice, rivolto al segmento «medium», sono commercializzati in prevalenza al Centro Nord.

«Questa nuova acquisizione - commenta il presidente della Cooperativa Latte Arbo-

rea, Gianfilippo Contu - è motivo di orgoglio non solo per la nostra azienda ma anche per l'intera Sardegna, specialmente in un momento in cui assistiamo a realtà isolate che vengono assorbite da investitori che vengono da fuori.

Come è già era avvenuto per la Caplac di Capannori (Lucca), che produce latte e derivati a marchio San Ginese ed è stata acquisita dall'azienda sarda quasi esattamente un anno fa, i piani della 3A prevedono l'applicazione alla Trentinalatte del modello cooperativo di Latte Arborea.

© BY N. CND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



MORTO A MILANO A 81 ANNI, L'IMPRENDITORE, CHE AIUTÒ MUCCIOLI, VERRÀ SEPOLTO A SAN PATRIGNANO

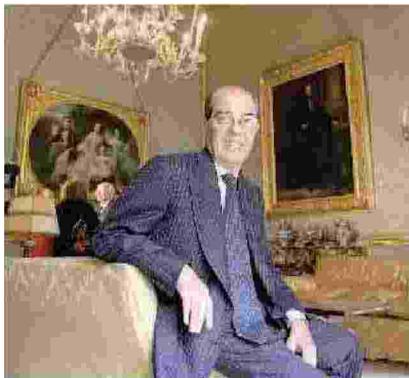
# Addio a Gian Marco Moratti il "petroliere nerazzurro"

FABIO POLETTI  
 MILANO

A Milano Moratti ha sempre voluto dire Inter. Non tutti sapevano che è pure una famiglia di petrolieri. E Gian Marco Moratti, morto la notte scorsa a Milano all'età di 81 anni (dopo una lunga malattia), era soprattutto «Il petroliere». Primogenito di Angelo Moratti il fondatore della dinastia, sposato due volte prima con la giornalista del Corriere della Sera Lina Sotis poi con l'ex presidente della Rai ed ex sindaco di Milano Letizia Bricchetto, Gian Marco Moratti lascia quattro figli che siedono da tempo nel cda dell'azienda di famiglia Saras. Con una capacità di raffinazione di 300 mila barili al giorno, il 15% della capacità totale del paese, la Saras è quotata in Borsa dal 2006, capitalizza 1 miliardo e 700 milioni di eu-

ro e dà lavoro a 2000 dipendenti nella raffineria di Sarroch in Sardegna.

Gian Marco Moratti era nato nel 1936 a Genova. Negli affari di famiglia era entrato già nel 1948 quando a dodici anni il padre gli aveva intestato le prime azioni dell'Inter. Dopo la laurea in Giurisprudenza si era buttato negli affari di famiglia ma non solo. Il suo palmares manageriale racconta buona parte della storia imprenditoriale del Paese: presidente dell'unione Petrolifera, nel cda tra gli altri di Corriere della Sera e Bnl e ovviamente dell'Inter di cui dopo il padre per anni è stato presidente suo fratello Massimo. Poi membro del comitato interministeriale per l'industria e l'ambiente, di quello per il coordinamento dell'emergenza energetica e non da ultimo quello contro l'abuso di droghe. L'altro grande impegno di Gian



MASSIMO DI VITA

Marco Moratti insieme alla moglie Letizia, nato dopo l'incontro nel 1979 con Vincenzo Muccioli di San Patrignano.

E proprio a San Patrignano l'imprenditore verrà sepolto, dopo la cerimonia funebre che si svolgerà oggi nella chiesa di

San Carlo a Milano. Dalla comunità arriva uno dei ricordi più commossi: «Addio a Gian Marco capitano coraggioso. Il suo fu un aiuto completamente disinteressato e portato avanti negli anni per poter continuare ad aprire la porta agli ultimi

agli emarginati». Un profilo cucito su misura sull'imprenditore poco avvezzo alle mondanità, fino a farne un personaggio assai riservato. Anche nei momenti difficili con gli incidenti sul lavoro in raffineria che costeranno la vita a due operai nel 2009 e a un altro due anni dopo, con le accuse di danni ambientali, con i conti in rosso sanati solo nel 2013 quando nella società entrano i russi di Rosneft.

A guardare l'elenco di chi ricorda oggi Gian Marco Moratti il petroliere nerazzurro, c'è da far la storia di Milano e del paese degli ultimi decenni. Del «caro e amato Gian Marco» parla il vicepresidente dell'Inter Javier Zanetti. Ma condoglianze arrivano anche dal Milan calcio e dal Cagliari. Lo ricorda il sindaco di Milano Giuseppe Sala: «È stato un grande milanese, attento alle persone fragili». E pure il suo coetaneo Silvio Berlusconi: «Un grande imprenditore, un grande filantropo, un grande protagonista della vita del nostro Paese». Come conferma il presidente di Assolombarda Carlo Bonomi: «Un imprenditore di una famiglia importante di Milano con sua moglie Letizia che da sindaco ha portato Expo a Milano segnando l'era moderna della città».

BY MC/NO/ALCANTARA/REUTERS/AGF

**La famiglia**  
 Primogenito di Angelo Moratti il fondatore della dinastia, sposato due volte, Gian Marco Moratti lascia quattro figli che siedono da tempo nel cda dell'azienda petrolifera Saras



## I CONTI SENZA CAPROTTI

Esselunga  
ricavi a quota  
otto miliardi

MILANO

Esselunga ha chiuso il 2017 con vendite in crescita del 3,1% a 7,754 miliardi di euro, clienti in aumento del 5% a oltre 5,6 milioni e investimenti per 439 milioni di euro. Il bilancio 2017 è il primo che viene archiviato senza lo storico fondatore Bernardo Caprotti alla guida del colosso della grande distribuzione. Lo scorso anno Esselunga ha messo a segno importanti operazioni: l'acquisto del 67,5% di Villata Partecipazioni (83 immobili) per 965 milioni e due prestiti obbligazionari per un totale di un miliardo, con una richiesta nove volte superiore all'offerta.

Tornando ai conti, il margine operativo lordo rettificato (adjusted) è di 647,9 milioni, rispetto ai 600,6 milioni del 2016. Il risultato operativo è di 420,6 milioni (344,5 milioni del 2016). L'utile netto è di 305,8 milioni contro i 220,6 milioni del 2016. La posizione finanziaria netta è negativa per 847,5 milioni (55,5 milioni nel 2016). La variazione è legata all'acquisto della maggioranza di controllo in Villata Partecipazioni.

Il rapporto posizione finanziaria netta/margine operativo lordo, che indica in quanti anni teoricamente l'azienda sarebbe in grado di ripagare i debiti finanziari se utilizzasse la totalità dei suoi flussi operativi potenziali per questo scopo, si è attestato a circa 1,3 volte. Esselunga, che ha segnalato un rafforzamento sul fronte del commercio elettronico, con vendite oltre i 180 milioni, ha erogato sconti per quasi 1,4 miliardi, 100 milioni in più rispetto al 2016. I due Eurobond a tasso fisso, con scadenze a sei e dieci anni, sono stati emessi a ottobre per finanziare l'acquisto di Villata. Il tasso di interesse nominale è stato rispettivamente di 0,875% e 1,875%. [R. E.]

BY NINE ALIQUINI DIRITTI RISERVATI



**Panorama**

# Luxottica, utile record a un miliardo

Il 2017 per Luxottica è stato un anno record con utile netto reported di 1.038 milioni (+22% a cambi correnti) e un utile netto rettificato di 970 milioni (+10%), ricavi a 9,15 miliardi (+0,8%) e un dividendo di 1,01 euro. La generazione di cassa è a livelli massimi (1.028 milioni) con un outlook positivo per il 2018 con «risultati ancora in crescita».

Il dividendo è in crescita del 10% rispetto al 2016. I risultati del colosso dell'occhialeria vedono un fatturato consolidato a 9.157 milioni (+0,8% a cambi correnti), un utile operativo a 1.442 milioni (+0,7% a cambi correnti) e margine operativo al 15,8%. Per l'anno in corso Luxottica stima ricavi in crescita del 2-4% e un aumento degli utili. «Confermiamo che il 2018 sarà un anno di crescita - ha spiegato Leonardo Del Vecchio, presidente esecutivo di Luxottica - e continueremo a investire in tutti i mercati. Ci stiamo preparando a scrivere un nuovo capitolo della nostra storia con i partner francesi di Essilor».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



The image shows a screenshot of a financial market page from the newspaper 'LA STAMPA'. The page is titled 'Mercati' and contains a large table of market data, including stock prices, indices, and other financial information. The table is organized into several columns and rows, with various symbols and numbers representing different market segments. The overall layout is typical of a financial news page, with a focus on providing comprehensive market data to readers.

**1936-2018**  
**Gian Marco Moratti, addio al petroliere gentiluomo**

De Paolini a pag. 19



# Gian Marco Moratti, petroliere e gentiluomo

► Muore a 81 anni il presidente della Saras fratello di Massimo e marito di Letizia ► Le sue passioni: l'Inter e la produzione di vino. Ma soprattutto San Patrignano

## IL RITRATTO

ROMA Nato a Genova, laureato a Catania, era soprattutto un milanese. Ed era assai fiero di esserlo, Gian Marco Moratti. Al punto da diventare il maggior sostenitore della moglie Letizia quando lei decise di correre per la poltrona di sindaco. Era sorprendente, per chi lo aveva frequentato in ambiti diversi, vederlo spendersi in tv con tanto ardore, lui che dal padre Angelo, il capostipite della dinastia, non aveva di sicuro ereditato l'esuberanza. «Letizia è la persona giusta per Milano - mi disse in piena campagna elettorale - va sostenuta perché è in grado di fare grandi cose». Expo 2015, la prova solida della resurrezione di Milano, che a sipario chiuso ha trovato tanti padri, ha però una sola madre: l'ex sindaco Letizia Brichetto Arnaboldi Moratti. Con un grande sponsor: Moratti stesso.

Gentiluomo d'altri tempi, riservato ed elegante, poco propenso alla parola anche in privato - non per snobismo, probabilmente anche per una certa dose di timidezza - oltre al grande amore per la moglie, con la quale non di rado lo si incontrava mano nella mano nella centralissima seppur discreta via San Pietro all'Orto (dove i Moratti abitano da sempre), coltivava una passione e un impegno: i vini prodotti nella sua tenuta nell'Oltrepò Pavese, affinati dalla creatività dell'enologo Riccar-

do Cottarelli; e San Patrignano, la comunità che con Vincenzo Muccioli ha solidamente contribuito a trasformare in luogo di recupero esemplare, partecipando personalmente alle varie attività organizzate insieme ai ragazzi ospiti.

## LE GRANDI FAMIGLIE

Era uno dei rappresentanti della grande industria italiana. L'esponente, insieme alla famiglia, dell'influente e politicamente trasversale borghesia industriale milanese. Quella stessa Milano che negli ultimi anni ha cambiato padroni, quasi tutti. Estinti o eclissati i Falck, i Feltrinelli, i Crespi, i Pirelli; espatriati i Bonomi; detronizzati i Rizzoli, i Mondadori, i Rusconi; alla fine, delle grandi famiglie industriali sono rimasti solo loro, i Moratti. È vero, c'è Silvio Berlusconi, però il Cav non è mai stato davvero un monarca, a Milano. L'ha ribaltata, l'ha soggiogata ne ha fatto un proprio dominio, ha rappresentato qualcosa di più e di meno di un re, tuttavia non a caso ha eretto la sua fortezza ad Arcore, nella profonda Brianza. Sia chiaro, grazie al figlio Angelo Jr (figlio della prima moglie Lina Sotis) e al fratello Massimo - con il quale Gian Marco ha condiviso i destini dell'Inter - la vena imprenditoriale della famiglia Moratti non si esaurisce. Ma la morte del «prescelto» (così lo appellò il padre Angelo quando gli indicò la sedia da amministratore delega-

to a lui riservata) lascia un vuoto non facilmente colmabile alla guida della Saras, la grande raffineria sarda attorno alla quale hanno ruotato e ruotano le fortune della famiglia. Del resto, il fatto che al chilometrico pontile di Sarroch dove ha sede l'impianto - Sarroch è l'ex Villaggio Angelo Moratti, appositamente edificato a fianco della raffineria - attracchino quotidianamente le petroliere di Shell, Repsol, Total, Q8, Tamoil e naturalmente Eni, la dice lunga sul ruolo centrale nell'economia del petrolio europeo della società dei Moratti e quindi di chi l'ha guidata per quasi cinquant'anni.

Per il padre Angelo, Gian Marco nutriva un'ammirazione sconfinata. In una vecchia intervista al *Sole 24 Ore* lo descriveva come «un concentrato di buon senso che mi ha insegnato tutto». E nel ricordare che non gli fece mai sconti, di recente aveva dichiarato al *Corriere della sera*: «Ho seguito i suoi consigli e ho cercato di parlare il meno possibile. E ho vissuto bene». Non è dunque un caso se dal Castello di Cicognola, attorno al quale si estende la tenuta nell'Oltrepò, è uscito il pregiato Nebbiolo annata 2012 «Per Papà».

Con il fratello Massimo, a lungo alla guida dell'Inter che anch'egli aveva frequentato (senza però mai entrare nella governance del club), probabilmente l'unico screezio serio nacque quando, oberata da un impegno finanziario non più sostenibile a costo di intaccare seriamente

il patrimonio familiare, la società calcistica fu messa in vendita: Massimo fece di tutto per tentare di conservarne il controllo, ma di fronte alla voragine (attorno a 1,5 miliardi) creata in quasi vent'anni di gestione, prevalse l'opinione di Gian Marco: l'Inter uscì così dal perimetro degli affari di famiglia, che da allora sono tornati in equilibrio.

Una figura tanto rappresentativa non poteva mancare nei principali board, sicché di volta in volta troviamo Gian Marco alla guida dell'Unione Petrolifera, nel cda del *Corriere della sera*, in quello della Bnl, ovviamente in quello dell'Inter, quindi vicepresidente di Confindustria oltre che membro di numerosi comitati ministeriali. Ma a chi lo interrogava sul suo "consiglio di amministrazione" preferito, così rispondeva allargando quel suo particolare sorriso: «Sam-

pa, ovvio no?».

### L'AMORE PER I GIOVANI

San Patrignano non è certo una reggia, è piuttosto una grande fattoria sulle colline romagnole che negli anni si è trasformata in un vasto comprensorio agricolo-allevatutto, dove si intrecciano le storie di riscatto di migliaia di ragazzi strappati all'autodistruzione. Gian Marco non ha mai spiegato davvero con quali argomenti Muccioli lo convinse, all'inizio degli anni Ottanta, ad abbracciare il progetto sino a diventare quella meravigliosa ossessione che non lo abbandonerà più. Fatto sta che Letizia e Gian Marco sono diventati i sostenitori principali, dedicando all'iniziativa numerosi week end passati, insieme alle migliaia di giovani ospiti, a programmare le attività della fattoria. Era diventata la loro casa-vacanze, altro che Saint Mo-

ritz: bisognava vederli quei due, talvolta con i figli, seduti alle lunghe tavolate della grande mensa centrale in mezzo a quella folla multicolore. E quando nel 2013 Andrea Muccioli, il figlio del fondatore che aveva ereditato la guida del centro alla morte del padre, venne esautorato per questioni economico-finanziarie mai davvero chiarite, Gian Marco non esitò a mettere mano al portafoglio per sistemare la questione. Ma non una parola uscì dalla sua bocca. Solo una breve nota: «Il sostegno che da 32 anni tutta la famiglia Moratti offre alla comunità di San Patrignano continuerà in futuro senza interruzione alcuna». E proprio lì, nel cimitero di San Patrignano, del «suo» Sampa, riposerà per sempre per sua esplicita volontà.

**Oswaldo De Paolini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il gruppo petrolifero

### Un colosso da 1,7 miliardi di euro che dà lavoro a 2 mila dipendenti

Saras è la società petrolifera di cui Gian Marco Moratti era presidente. Fondata nel 1962 dal padre Angelo, è controllata da Gian Marco (ora dai suoi eredi) e dal fratello Massimo attraverso due società in accomandita che detengono poco più del 25% del capitale e che sono legate da un patto di sindacato che la rende non scalabile. Quotata in Borsa dal 2006, Saras capitalizza circa 1,7 miliardi di euro e dà lavoro a circa 2 mila dipendenti. Il suo business è la raffinazione, svolta dall'impianto di Sarroch, in Sardegna, uno dei più grandi del Mediterraneo, con una

capacità produttiva di circa 300 mila barili al giorno. Nel corso degli anni duemila ha però diversificato avviando un impianto di gasificazione a ciclo combinato per convertire i residui della raffinazione e un parco eolico a Ulassai (Nuoro). Nel 2014 ha rilevato da Versalis gran parte del complesso petrolchimico vicino a Sarroch. Nel 2013 il colosso petrolifero russo Rosneft aveva rilevato, in accordo con la famiglia, una quota del 21%, poi ceduta per le sanzioni dell'Europa a Mosca. Saras ha chiuso i primi nove mesi del 2017 con un utile lordo (ebitda) di 303 milioni.

**ERA UN FIERO MILANESE  
ESONENTE DI UNA  
BORGHESIA INDUSTRIALE  
OGGI IN DECLINO  
INSIEME ALLA MOGLIE  
FU PROMOTER DI EXPO**

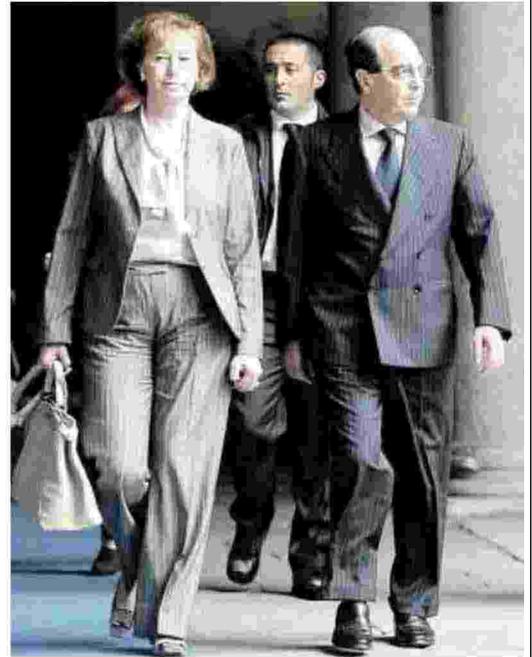
**PER SUA ESPLICITA  
VOLONTÀ SARÀ  
SEPOLTO NEL CIMITERO  
DELLA COMUNITÀ  
DI RECUPERO A CUI  
HA DEDICATO 32 ANNI**



Sopra  
Gian Marco  
Moratti  
con il fratello  
Massimo  
e a destra  
con Vincenzo  
Muccioli e  
Letizia  
Moratti



A destra  
Gian Marco  
Moratti  
con la moglie  
Letizia



Il petroliere Gian Marco  
Moratti deceduto ieri



# Ora Embraco apre: «Pronti a trovare una soluzione per tutti i lavoratori»

## LA TRATTATIVA

ROMA Si apre un nuovo spiraglio per lo stabilimento di Riva di Chieri della Embraco, la società brasiliana del gruppo Whirlpool. E per la prima volta il segnale positivo arriva dalla stessa Embraco che finora aveva mantenuto rigidamente il punto sui 497 licenziamenti annunciati in Piemonte per portare la produzione in Slovacchia.

«Embraco è consapevole delle proprie responsabilità nei confronti dei propri dipendenti», ha fatto sapere all'Ansa Vanessa Costa, portavoce dell'azienda brasiliana. Dunque, il gruppo si «impegna a lavorare in stretta coope-

razione con i rappresentanti sindacali, le autorità di governo e locali al fine di trovare soluzioni adeguate e praticabili per tutte le persone coinvolte». Resta la difesa della scelta industriale fatta. «Lo scorso 10 gennaio, la Embraco ha annunciato l'intenzione di interrompere la produzione a Riva di Chieri mantenendo la pre-

**PER LA PRIMA VOLTA  
 LA SOCIETÀ DEL GRUPPO  
 WHIRLPOOL TRATTA  
 SUI LICENZIAMENTI:  
 «SENTIAMO  
 LA RESPONSABILITÀ»**

senza commerciale in Italia». Una decisione, ha proseguito, «motivata dallo scenario competitivo e dalle complessità di lungo termine che rendono impossibile rendere lucrativa la fabbrica, nonostante i significativi investimenti e gli sforzi di ristrutturazione da parte dell'azienda». Sulla stessa linea la difesa della Slovacchia contro le accuse avanzate dal ministro dello Sviluppo Economico, Carlo Calenda, che ha portato il caso Embraco, in odore di aiuti di Stato, davanti all'Antitrust Ue.

Così l'ambasciatore slovacco Ján Soth ha fatto sapere che il ministro dell'Economia slovacco, Peter Ziga, ha negato alcun supporto agli investimenti per

Embraco. Intanto, l'Italia va avanti su due fronti, come ha spiegato il ministro dell'economia Pier Carlo Padoan, «sia a livello di Commissione» Ue «che a livello di ammortizzatori sociali». Proprio a Bruxelles, da dove si attende nelle prossime settimane la risposta della commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager, si recherà oggi il presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, con i lavoratori dell'Embraco per un duplice appuntamento, prima con il presidente del Parlamento europeo, Antonio Tajani, e poi con una delegazione di parlamentari europei.

**R. Amo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ADDIO GIAN MARCO, PATRON DI SARAS**

## Ricco, serio e lavoratore Moratti era come Milano

di **Tony Damascelli**



**VERO AMORE** Letizia e Gian Marco Moratti

**E**ra un venerdì di marzo. Il giorno quattro dell'anno millenovecentocinquantesimo. Un barile di petrolio costava 2,85 dollari e il diciottenne, nato a Genova, incominciò la sua avventura nelle raffinerie Rasiom di Augusta, seguendo (...)

segue a pagina 13  
**Zacché** a pagina 12

**IL RITRATTO**

di **Tony Damascelli**

# Ricco, serio e lavoratore L'esistenza silenziosa del milanese modello

*I due figli dalle nozze con Lina Sotis nel '62*

*Poi l'unione con Letizia e le luci della ribalta*

dalla prima pagina

(...) le parole del padre, il grande Angelo: «Se sei conosciuto e hai successo ti fanno fuori. Questa è la tua sedia, al lavoro». Gian Marco obbedì, suo padre Angelo era come un ulivo secolare, solido, generoso, un uomo superattivo, da operaio in una ditta di maniglie in ottone, aveva capito che la strada da percorrere sarebbe stata quella dei viaggi e del coraggio, trovò impiego come rappresentante di una ditta di idrocarburi, il servizio militare a Civitavecchia gli servì per vendere ai pescatori il petrolio per le lampare, lo stesso fece nel porto di Olbia e in Toscana, poi, con la moglie Erminia Cremonesi, si trasferì a Genova, scalo importante per le navi che trasportavano greggio e prodotti raffinati dal Venezuela e dagli Stati Uniti d'America.

Adriana e Gian Marco furono i primi due eredi di una dinastia numerosa che compren-

de Maria Rosa detta Bedy, Massimo, Gioia e l'ultimo, figlio adottivo, Natalino, scomparso nel dicembre del duemila e quindici.

La Sicilia, agli inizi degli anni Cinquanta, era definita, dagli arabi, la terra dei fuochi, non come si intende tragicamente oggi per alcune zone avvelenate e velenose della Campania. Il mito del petrolio, dopo la scoperta di un giacimento a Ragusa, aveva attirato le grandi compagnie petrolifere, Gulf Oil, Agip, Montecatini, Snia Viscosa, Edison, si erano fatte assegnare terreni in ogni dove, Rasiom era l'acronimo di Raffinerie Siciliane Olii Minerali, società costituita dal padre Angelo con Falck a Palermo. Gian Marco Moratti prese la laurea in legge a Catania ma evitò di occuparsi di codici, scegliendo la strada più redditizia dell'oro nero.

Angelo temette che il figlio partisse per le Americhe, alla voce Texas, il ragazzo era dota-

to, ricco e bello nelle sue estati vacanziere in Versilia, scorrazzando sulla Vespa, seguito o inseguito dalle *teenager* minigonate. La valigia era pronta quando si appalesò Lina Sotis e, a seguire, il matrimonio nel '62, proprio quando Gian Marco aveva progettato il viaggio oltreoceano. La coppia ha avuto due figli, altri due sono arrivati dalle seconde nozze con Letizia Arnaboldi Bricchetto, la donna che ha cambiato decisamente il senso della vita di Gian Marco, senza mutarne le abitudini, continuando, cioè, a essere conosciuto ma in silenzio, quasi in disparte rispetto al fratello Massimo, uomo di passioni forti e di genuino e tormentato amore per l'Inter. Una cartolina è la didascalia: Letizia e Gian Marco assieme, per mano, camminando nel centro di Milano, conosciuti, riconosciuti ma rispettati con discrezione, lei, presidente, sindaco, amministratrice, carica di idee e di parole, lui in timido silenzio ad ascoltare i progetti,

i pensieri, le preoccupazioni.

Gian Marco ha saputo e voluto seguire la lezione del padre, al quale ha voluto dedicare l'ultimo vino nato nelle vigne del castello di Cigognola, un nebbiolo del 2012 che sull'etichetta porta la dicitura «Per papà», che non è semplice testimonianza di affetto ma è il segno della tradizione, del rispetto della storia del patriarca di questa famiglia, l'ultima delle grandi che hanno segnato Milano. Amava la musica classica, su tutti un brano composto da suo nipote Fabrice, figlio di Adriana, la Sonata per flauto e violoncello *En un clic d'oeil*, un battito di ciglia se l'è portato via.

Con Gian Marco Moratti se ne va un pezzo grande del tempo meneghino, dei cappotti di cammello, della nebbia, dello sferragliare dei tram, delle passeggiate in Montenapoleone, sotto i portici di Vittorio Emanuele e in Galleria, non certo la Milano da bere e bevuta ma

quella operosa e cardine dell'economia, forse *bauscia* ma non esibizionistica ma illu-

strata, come accadeva nel tempo, dai fatti, dall'impresa, dal lavoro. Sono stati questi, dalla

Saras all'impegno nel sociale, con la comunità di San Patri-

gnano e altre opere, le note che hanno accompagnato Gian Marco Moratti, la cui esistenza si è conclusa così come è stata vissuta.

Silenziosamente.

L'ETICHETTA «PER PAPÀ»

L'ha voluta sull'ultimo vino della tenuta di Chigognola Un nebbiolo del 2012



LA DINASTIA DELL'ORO NERO

Nella foto grande Gian Marco Moratti sorridente. Qui sopra con il fratello Massimo, per 16 anni, in due periodi diversi, presidente dell'Inter. L'imprenditore, scomparso ieri all'età di 81 anni, era figlio di Angelo, il fondatore della dinastia di petrolieri milanesi



LA STORIA

di **Marcello Zacché**

# Moratti, stirpe di potere Dall'impero di raffinerie ai salotti dell'alta finanza

*La Saras, a cui ha dedicato tutta la carriera, vale 1,7 miliardi. Gli intrecci con Eni e Agip*

**M**oratti in Borsa significa Saras, la società da 1,7 miliardi di valore il cui controllo (il 50,02%) è detenuto in parti uguali dalle due società in accomandita dei fratelli Gian Marco e Massimo. Ma è il primo, scomparso ieri a 81 anni (di 9 anni più vecchio dell'ex padrone dell'Inter), ad averci dedicato tutta la vita. Fin dalla sua fondazione, nel 1962, poi come amministratore delegato e, dal 1981, da presidente.

L'idea di una raffineria di petrolio l'aveva avuta il padre, Angelo, classe 1909, durante un viaggio in Texas nel primissimo dopoguerra. A Milano, da giovane rappresentante di combustibili, Angelo aveva intuito il futuro dell'oro nero. E così, nel 1948, acquistata la raffineria texana, l'aveva smontata, trasportata sull'Atlantico e ricostruita in Sicilia, ad Augusta. È la Rasiom. Prove tecniche di Saras, la raffineria che i Moratti costruiscono in Sardegna nel 1962, a Sarroch, contribuendo allo sviluppo dell'intera comunità locale, che in 20 anni raddoppia i residenti.

Raffineria, per l'appunto: un business che funziona ricevendo il petrolio grezzo e trasformandolo in prodotti da rivendere. Tipicamente combustibili quali benzine, oli, gasolio. Questo fa Gian Marco fin da ragazzo. E questo fa di Saras e della famiglia Moratti un anello strategico del boom economico italiano da un lato, e un tassello finanziario e relazionale dei cosiddetti poteri forti dall'altro.

Fare i petrolieri nell'Italia del dopoguerra significa occupare una posizione chiave nel model-

lo di sviluppo industriale, specie in un'economia di trasformazione come la nostra. Per questo Eni e Agip hanno bisogno dei Moratti per non lasciare la formazione dei prezzi finali ad altri, nel momento in cui in Italia agiscono anche le sette sorelle e soprattutto la Esso, che a sua volta utilizza raffinerie italiane (per esempio il gruppo Monti). Non a caso è la stessa Agip, nel 1969, a rilevare il 15% di Saras, quota che resterà in pancia all'Eni fino al 2001.

Così, già dagli anni Sessanta, Gian Marco con il padre entrano da protagonisti nel complesso equilibrio tra governo, politica estera, aziende pubbliche e capitali privati che ha in Eni e Montedison i poli energetici, in gruppi come Fiat e Pirelli i campioni industriali e nella Mediobanca di Enrico Cuccia la grande regia bancaria e finanziaria. In questa chiave basti ricordare che quando nel 1973 passarono di mano rilevanti pacchetti di minoranza del *Corriere della Sera*, a rilevarli furono gli Agnelli e i Moratti. E molti videro dietro all'impegno della famiglia milanese lo zampino della stessa Eni.

È in questo ambiente che Gian Marco sviluppa le doti di imprenditore accorto, dai nervi saldi, e di manager attento a tutti gli aspetti delle sue aziende che gli vengono riconosciute da chi oggi ne parla ricordandolo. Doti che tornano utili nei diversi momenti di difficoltà economiche e geopolitiche dei suoi 56 anni in Saras. Come la crisi petrolifera del '73 o, per citare casi più recenti e gestiti in prima persona, la crisi libica del 2011 e le

sanzioni del 2016 alla Russia (che era entrata nel 2013 nell'azionariato Saras al 13% con il gruppo Rosneft). Le stesse doti che lo portano al vertice della Unione Petrolifera (la potente lobby dei petrolieri) per nove anni, dal 1988 al 1997; e che nel 1996 lo hanno visto vicino alla candidatura per il vertice di Confindustria, scelto dalla borghesia industriale milanese in contrapposizione allo strapotere della Fiat di Maurizio Romiti.

Tra le operazioni più significative c'è senz'altro la quotazione in Borsa di Saras, che Gian Marco colloca nel 2006. E che si è rivelata un vero affare: i Moratti vendettero il 33% per 1,7 miliardi, a 6 euro per azione, per una valutazione della società pari a oltre 5,5 miliardi. Collocamento che si rivelò però disastroso, con i titoli in calo deciso per anni. Oggi valgono 1,8 euro. Ne seguì anche un'inchiesta della Procura (Gian Marco fu sentito come teste), con il sospetto che il prezzo del collocamento fosse stato gonfiato dalle banche incaricate. Ma l'intero dossier finì poi archiviato.

Tra le pagine più tristi ci sono invece le tragedie di Sarroch del 2009 e 2011: quattro operai morti asfissati da esalazioni. A cui sono seguite lievi condanne di manager o patteggiamenti. Storie che hanno molto colpito Gian Marco, che nel gruppo ha sempre investito per i migliori standard di sicurezza. E che ha risarcito le famiglie con l'importo massimo previsto. Pur consapevole che non può mai bastare.

## IL SOGNO DEL PATRON

Il papà Angelo, nel 1948, acquista e trasporta un impianto dal Texas

## IL RUOLO NELL'EDITORIA

Nel 1973, con gli Agnelli, la famiglia compra una quota del «Corriere»

# L'ADDIO A UN GRANDE ITALIANO

## LA GALLERIA

Lo sport, i matrimoni  
e i tanti successi  
Una vita da copertina  
vissuta con sobrietà



**L'INTER**  
Allo stadio con il padre e il fratello



**I CAVALLI**  
All'ippodromo di San Siro a Milano



**L'ONORIFICENZA**  
La consegna dell'Ambrogino d'Oro



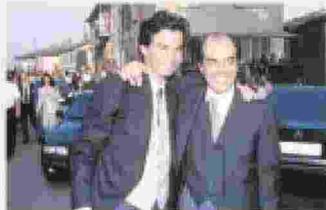
**IL PRIMO AMORE**  
Le nozze con Lina Sotis nel 1962



**L'IMPRENDITORIA**  
Faccia a faccia con Gianni Agnelli



**IL JET SET**  
Accanto a Sofia Loren



**LA FAMIGLIA**  
Alle nozze del figlio Angelo Mario



**LA DONNA DELLA VITA**  
Con la Letizia Arnaboldi Brichetto



**LA MEMORIA**  
Il piazzale di S. Siro intitolato al padre





## I FUNERALI

### Alle 11 in S. Carlo Poi sepoltura a San Patrignano

Con commozione Milano e i milanesi hanno reagito alla notizia della morte di Gian Marco Moratti presidente di Saras Spa e già dirigente di dell'Inter. Le esequie si terranno questa mattina alle 11 nella Chiesa di San Carlo al corso in piazza San Carlo a Milano. A darne notizia è stata proprio la proprietà del club nerazzurro. Gian Marco Moratti sarà sepolto, per sua volontà, nel cimitero di San Patrignano, a Rimini. Domani alle 17, nell'auditorium della comunità di recupero, si terrà una cerimonia funebre. Lo ha annunciato la comunità di San Patrignano.



LE REAZIONI

# Ora il cordoglio unisce la sua città «Grande uomo, attento ai più fragili»

*Il ricordo di Berlusconi, del sindaco Sala e degli imprenditori*

**Milano** «Se ne va un grande milanese attento ai fragili. La nostra città e la comunità di San Patrignano perdono un riferimento solido» ha detto ieri il sindaco di Milano Giuseppe Sala ricordando Gian Marco Moratti. Che era tante cose insieme ma che era soprattutto l'immagine di un'imprenditoria milanese, forse oggi in via d'estinzione, che ha segnato un'epoca. E coinvolge un po' tutti la commozione per la sua scomparsa: «Ho appreso con profondo dolore la notizia - ha commentato Silvio Berlusconi - un grande imprenditore, un grande filantropo, un grande protagonista della vita civile di Milano e dell'Italia. Ne ricordo commosso il garbo, la discrezione, l'impegno fattivo per le sue aziende ma anche per i più deboli, per i ragazzi vittime del disagio di un'epoca complessa come la nostra. La sua figura rimarrà come un modello per le nuove generazioni di imprenditori, e come emblema di una Milano sobria e concreta. A Letizia, alla quale sono legato da stima e amicizia, e che è stata un grande sindaco di Milano e un grande ministro nel mio governo, al fra-

tello Massimo, ai figli e a tutti i familiari va il mio più sentito cordoglio». Un cordoglio generale per un uomo che apparteneva a una famiglia molto importante di Milano, associato storico di Assolombarda: «Per Milano ha rappresentato molto, una parte importante per il rilancio della città - ha detto il presidente di Assolombarda, Carlo Bonomi - Non dimentichiamoci che sua moglie Letizia da sindaco ha portato Expo a Milano».

«È una scomparsa che addolora e lascia un grande vuoto a Milano e nel nostro Paese - spiega

Carlo Sangalli, presidente della Camera di commercio di Milano - È stato un grande imprenditore capace di voltarsi indietro per dedicare tempo ed energie a chi è in difficoltà e agli ultimi». Impegno civile sottolineato da tutti: «Ha fatto capire a tutti il ruolo delle grandi famiglie per una città e per un Paese. Ho imparato anche da lui il carattere ambrosiano che distingue questa città nel mondo» ha detto Maurizio Lupi. E come ha spiegato Pier Ferdinando Casini. «L'Italia è oggi più povera per la perdita di una personalità eccezionale come Gian Marco».

Hanno detto



Silvio Berlusconi

” *Emblema di Milano  
 Un modello per le  
 nuove generazioni  
 di imprenditori*



Beppe Sala

” *Un riferimento  
 solido, un grande  
 milanese attento  
 ai fragili*



Carlo Sangalli

” *Capace di voltarsi  
 indietro per  
 dedicare energie  
 a chi è in difficoltà*



DOPO LE INDISCREZIONI SULLA SVOLTA DEL LINGOTTO

# Fca, l'addio al diesel vale 3mila posti

Due gli stabilimenti interessati, i sindacati sono in allarme. Le ricadute su Marelli

**Pierluigi Bonora**

Il fatto che Fiat Chrysler Automobiles possa interrompere, nel 2022, il lungo *feeling* con le motorizzazioni diesel, non ha scosso più di tanto la Borsa. Anzi. Ieri mattina l'indiscrezione riportata con enfasi dal *Financial Times* ha portato le azioni Fca fino a quasi 18 euro, per poi retrocedere (-0,54%) e chiudere la giornata a quota 17,52 euro. Più che alle preoccupazioni che la notizia possa incidere negativamente sulle vendite, da ora in avanti, di veicoli a gasolio, gli analisti hanno piuttosto guardato ai risparmi di cui beneficerebbe Fca, visti i costi non indifferenti che le Case automobilistiche devono affrontare allo scopo di adeguare questi propulsori ai crescenti limiti sulle emissioni.

L'indiscrezione del quotidiano della City, né smentita né confermata dal Lingotto, viene anche interpretata come un importante segnale di svolta da parte del gruppo, alla pari degli altri *Big*, in direzione dei motori alternativi, come quelli ibridi ed elettrici, oltre alle consolidate unità a gas. Tutto, comunque, è rimandato all'*Investor Day* del prossimo 1 giugno, in programma a Balocco (Vercelli), quando l'ad Sergio Marchionne, a meno di un anno dall'uscita da Fca, svelerà piani e programmi che saranno portati avanti (magari con qualche ritocco) dal suo successore.

Nel mercato, però, cominciano ad affiorare incognite e qualche timore. «È necessario, a questo punto - commenta un analista - che Fca acceleri fin da subito gli investimenti su ibrido ed elettrico, cercando di mettersi il

più possibile alla pari con i principali competitori che questa strada l'hanno imboccata da tempo». Mediobanca, da parte sua, ha confermato una valutazione *outperform* sul titolo: «Un più profondo impegno di Fca sulle nuove tecnologie - dice il report - era abbastanza atteso. Ma non siamo sicuri che il Lingotto sarà in grado di rimpiazzare l'ampia quantità di motori diesel venduti in Europa in meno di quattro anni».

I sindacati, come era prevedibile, guardano fin da ora alle fabbriche di Fca che producono motori diesel, a Cento, nel Ferrarese, e a Pratola Serra, in provincia di Avellino. E hanno sollecitato il gruppo a fare chiarezza. «La nostra priorità - puntualizza Ferdinando Uliano, segretario nazionale Fim Cisl - è la messa in sicurezza degli stabilimenti e dell'occupazione se ci saranno

piani che porteranno verso l'uscita delle motorizzazioni diesel. Occorrono iniziative che riqualifichino le produzioni assegnando nuovi motori e nuove attività per salvaguardare occupazione e impianti». A essere interessati sono circa 3mila lavoratori. In allarme è pure Magneti Marelli, nonostante il *business* dei sistemi diesel non sia centrale. La società guidata da Pietro Gorlier produce sistemi per centraline e per lo scarico, oltre a vari componenti per i propulsori. E i concessionari cosa dicono? «Dovremo adeguarci alla futura nuova offerta ibrida ed elettrica - afferma un *dealer* -; la domanda di auto diesel è comunque in calo e rappresenta, ora, il 30-40% rispetto al 55% del passato. Un colpo la ha dato anche il divieto di circolazione, in alcune città, esteso assurdamente ai motori a gasolio Euro6».

73,3%

È quanto ha guadagnato il titolo Fca nell'ultimo anno in Piazza Affari. Ieri ha chiuso la seduta a 17,5 euro



IDEE Sergio Marchionne

VERSO L'INVESTOR DAY

Gli analisti guardano ai costi di riconversione  
 Il problema investimenti



PRODUZIONE La catena di montaggio di uno stabilimento Fca

IL PRIMO BILANCIO SENZA CAPROTTI

# Le vendite Esselunga sfiorano gli 8 miliardi

## Stop alla quotazione

*L'Ipo sembra al momento tramontata  
Nel 2017 superati i 5,6 milioni di clienti*

**Camilla Conti**

■ I discount e l'e-commerce di Amazon Prime non fanno paura a Esselunga che nel 2017 è riuscita ad aumentare vendite, clienti e dipendenti. E per ora resta lontana da Piazza Affari: l'opzione Ipo, infatti, sembra al momento tramontata visto anche il successo del bond da un miliardo che ha consentito di chiudere anche l'accordo familiare con l'acquisto dell'Immobiliare La Villata.

Ma partiamo dai conti: il primo esercizio intero senza la regia del fondatore Bernardo Caprotti si è chiuso con 7,75 miliardi di vendite, che sono cresciute del 3,1% tenendo conto del giorno in più del 2016, anno bisestile. I clienti totali hanno superato i 5,6 milioni (+5%) grazie all'ulteriore sviluppo della rete: il nuovo negozio di Roma Prenestino ne ha portati oltre 100mila in più. Nel corso del 2017 sono stati aperti anche i supermarket di Novara quartiere Veveri, di Verona zona Fiera e di Bergamo Celadina, mentre quello di Verona Corso Milano è stato chiuso per ristrutturazione e ampliamento.

I conti preliminari approvati ieri dal cda della società mostrano anche un aumento di quasi 100 milioni rispetto al

**IMMOBILIARE**

### L'operazione Villata ha fruttato ai figli del patron 321 milioni a testa

2016 degli sconti erogati (quasi 1,4 miliardi). Continua anche la corsa dell'e-commerce che ha superato i 180 milioni di vendite con l'apertura del nuovo canale «Clicca e vai». Già oggi le vendite online rappresentano di fatto il più grande dei 157 punti vendita di Esselunga, dato che il sito Internet del gruppo fattura come tre grandi supermercati. Per i dipendenti (saliti a 23.094 persone, con un incremento di 353 unità) è stato attuato un programma di welfare aziendale: i collaboratori hanno potuto usufruire di vantaggi e benefit per sé e per la famiglia e convertire il premio di risultato in servizi.

Il margine operativo lordo è salito a 647,9 milioni (8,4%) rispetto ai 600,6 milioni (8%) del 2016 mentre l'utile netto è cresciuto del 3,9% a 305,8 milioni.

I profitti hanno beneficiato del

consolidamento del Gruppo Villata Partecipazioni (83 immobili strumentali alle attività del marchio della grande distribuzione) che ha contribuito per 9,8 milioni. L'acquisto del controllo della Villata al tempo stesso ha portato in negativo la posizione finanziaria netta per 847,5 milioni (era 55,5 milioni nel 2016). Mentre ha fruttato ai tre figli del fondatore 321,6 milioni a testa grazie alla cessione del 22,5% che ciascuno di loro deteneva nella società immobiliare.

L'operazione era servita nel giugno scorso proprio per finanziare il riassetto tra gli eredi del defunto patron Caprotti ponendo fine ai dissidi tra i due rami della famiglia: da una parte Giuliana Caprotti e la figlia Marina e, dall'altra, i fratelli Violetta e Giuseppe. Per finanziarla, Esselunga ha emesso due prestiti obbligazionari (Eurobond) a tasso fisso ad ottobre per 1 miliardo con scadenze a 6 e 10 anni, che hanno registrato richieste da parte degli investitori pari a nove volte l'offerta. Per questo il gruppo guidato da Carlo Salza avrebbe deciso di congelare la sua quotazione in Borsa.



**EREDI**  
Il defunto  
fondatore  
di Esselunga,  
Bernardo  
Caprotti  
in una foto  
del 2013  
con la moglie  
Giuliana  
Albera  
e la figlia  
Marina Sylvia  
La catena di  
supermercati  
è nata  
a Milano  
nel 1957

**23.094**  
L'organico medio  
del gruppo Esselunga  
nel 2017 ha raggiunto  
le 23.094 persone

5  
L  
L  
L



## Processo a Milano

# Eni-Saipem, il pm chiede oltre 50 anni di carcere

**Stefano Elli**  
 MILANO

Ammonta a 50 anni e due mesi di reclusione il conto finale delle richieste della pubblica accusa nei confronti degli imputati per la presunta corruzione internazionale che avrebbe visto protagonisti Eni, Saipem e il loro trascorsi management, nei confronti di uomini politici algerini. In dettaglio il pm Isidoro Palma ha chiesto sei anni e quattro mesi per l'allora ad di Eni Paolo Scaroni, 5 anni e 4 mesi per Antonio Vella, ex responsabile Eni per il Nord Africa, 7 anni e 4 mesi per l'ex direttore operativo di Saipem, Pietro Varone e, ancora, 6 anni per l'ex presidente e ad prima di Saipem poi di Eni, Alessandro Bernini, 6 anni e 4 mesi per l'ex presidente e ad di Saipem Pietro Tali. Per quanto riguarda la sponda algerina, 8 anni sono stati proposti per Farid Noureddine Bedjaoui, fiduciario dell'allora ministro per l'Energia algerino Chakib Khelil, 4 anni e 10 mesi sono stati chiesti per Samyr Ouraied, suo uomo di fiducia e sei anni per Omar Habour, quest'ultimo l'unico ad essere stato imputato anche per riciclaggio. Al centro del dibattimento, che si sta svolgendo presso la quarta sezione penale del Tribunale di Milano, una vicenda di presunte «dazioni ambientali» quantificate in 197 milioni di euro che sarebbero state versate da Saipem (in accordo con Eni) per ottenere appalti petroliferi per un valore di 8 miliardi e 41 milioni attraverso l'acquisizione della società First Calgary Petroleum, che in joint venture con la società statale Sonatrach deteneva un giacimento di gas nel sito di Menzel, centro petrolifero nel nord est algerino. Oltre alle condanne il Pm ha chiesto anche la condanna al risarcimen-

to di 900 mila euro per ciascuna delle due società coinvolte per la legge 231 del 2001. Lunedì prossimo si tornerà in aula per le conclusioni delle parti civili mentre nelle prossime settimane la parola passerà alle difese. Ieri alla conclusione della lunga requisitoria, Marco De Luca, difensore di Bedjaoui ha commentato: «Quando, come in questo caso, le richieste sono straordinariamente alte, significa che le accuse sono straordinariamente deboli». Il legale ha poi ribadito che «non esiste traccia che dai conti del suo assistito sia andato un solo euro o dollaro al ministro dell'Energia Chakib Khelil. Dal canto suo Eni, nel ribadire la propria estraneità a presunte condotte illecite, precisa che avrà modo di «presentare ulteriormente le proprie posizioni nell'ambito delle discussioni svolte dalle difese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PARTNERSHIP**

**Italgas socio del Mip  
 Politecnico di Milano**

Italgas entra nel capitale sociale del Mip, Politecnico di Milano Graduate School of Business. Con la società torinese salgono a 21 le aziende e istituzioni nazionali e multinazionali che compongono l'assetto

dell'organizzazione. «La partnership con il Mip - ha commentato l'ad Paolo Gallo - contribuirà a favorire l'acquisizione di know how e nuove competenze nei settori del management e delle tecnologie digitali necessarie per realizzare il nostro ambizioso piano di investimenti e per perseguire gli obiettivi di crescita e sviluppo che ci siamo posti».



## Acea e la tentazione (pericolosa) del ritorno al passato

**N**on è la prima volta che Acea finisce sotto i riflettori non per le scelte strategiche ma per lo scontro strisciante, dentro e fuori l'azienda, tra opposte fazioni. Basta riavvolgere il nastro di qualche anno per rintracciare un po' di esempi. Dalla lunga querelle sulla cessione del 21% dell'azienda nel 2012, quando al Campidoglio sedeva Gianni Alemanno, alla crociata del suo successore, Ignazio Marino, nel tentativo, poi riuscito, di azzerarne i vertici, fino - è storia recente - alla battaglia dell'attuale sindaco, Virginia Raggi. Ora, però, a tener banco, nelle ultime settimane, è stato il via libera a un accordo integrativo che deroga le norme del Jobs Act sui licenziamenti, demansionamento e controlli a distanza. Un parziale ritorno al passato (e all'articolo 18) che avrebbe provocato più di qualche mal di pancia tra i soci privati dell'azienda romana (i francesi di Gdf Suez, il gruppo Caltagirone e i fondi internazionali) e financo tra alcuni consiglieri grillini del Comune (l'azionista di maggioranza). Tenuti all'oscuro fino all'ultimo che si registrerebbero attorno ad alcune nomine collegate all'attuale management. Questione di poltrone e di diatribe, insomma. Che mal si sposano, però, con le esigenze di una società quotata, soggetta al giudizio inesorabile dei mercati. Poco avvezzi, oggi come ieri, a siffatti telenovele. Vero è, certo, che chi detiene il 51% (il Comune) ha il diritto di governare, ma deve farlo nell'interesse di tutti i soci. (Ce.Do.)



# Tangenti Saipem-Algeria, chiesti 6 anni e 4 mesi per Scaroni

## Milano, l'ex ad è accusato di corruzione internazionale. I pm: «Sanzione da 900 mila euro per Eni»

**MILANO** Per quanto paradossale possa a posteriori apparire, è un po' come se la Procura di Milano, al momento ieri di chiedere 10 condanne per «corruzione internazionale» di politici e burocrati dell'Algeria da parte di Saipem (controllata da Eni), stesse prendendo in parola proprio l'allora amministratore delegato Eni Paolo Scaroni, quando costui il 31 gennaio 2013 — commentando l'indagine all'epoca solo sull'amministratore delegato di Saipem Pietro Tali per quei 197 milioni di commissioni pagati alla sconosciuta intermediaria hongkonghese «Pearl Partners Limited» — raccontava al ministro Passera che «la magistratura di Milano pensa, e io sono pure d'accordo, che siano in qualche modo tangenti date alla politica algerina, non sappiamo bene a chi, ma a qualche algerino...». O come se la Procura stesse dando retta all'ex direttore operativo Saipem, Pietro Va-

lano ritene finte commissioni d'agenzia pagate da Saipem alla inattiva «Pearl Partners Limited» di Bedjaoui: in realtà tangenti, nella ricostruzione d'accusa, pagate fino al 2010 da Saipem a politici algerini (quali l'allora ministro dell'Energia Chekib Khelil, sposato con una sorella del leader palestinese Arafat, e di cui Bedjaoui era il segretario particolare presentato durante gli incontri del ministro come «un bravo ragazzo che per me è come un figlio»), in cambio di una protezione globale a Saipem in 8 contratti energetici per un valore di 11 miliardi di dollari e un profitto netto a fine 2012 di 1 miliardo pre-imposte.

Tali invece è rimasto in silenzio nei due anni di processo, Varone in Tribunale ha fatto retromarcia, e Scaroni (divenuto coimputato di Tali) ha spiegato che dopo aver letto gli atti non pensa più le cose brutte su Saipem che aveva detto a Passera. E adesso sono ormai più di 5 anni che — posti sotto sequestro tra Lussemburgo, Svizzera, Libano e Hong Kong sui conti riconducibili al latitante (a Dubai) uomo d'affari algerino Farid Bedjaoui — aspettano un legittimo proprietario i 197 milioni di dollari che la Procura di Mi-

lano ritiene finte commissioni d'agenzia pagate da Saipem alla inattiva «Pearl Partners Limited» di Bedjaoui: in realtà tangenti, nella ricostruzione d'accusa, pagate fino al 2010 da Saipem a politici algerini (quali l'allora ministro dell'Energia Chekib Khelil, sposato con una sorella del leader palestinese Arafat, e di cui Bedjaoui era il segretario particolare presentato durante gli incontri del ministro come «un bravo ragazzo che per me è come un figlio»), in cambio di una protezione globale a Saipem in 8 contratti energetici per un valore di 11 miliardi di dollari e un profitto netto a fine 2012 di 1 miliardo pre-imposte.

Ieri il pm Isidoro Palma, dopo 12 ore di requisitoria in due giorni, propone al Tribunale un futuro nuovo proprietario di quei 197 milioni: lo Stato italiano. Che, a suo avviso, oltre a confiscarli a Bedjaoui, candidato dal pm a 8 anni di carcere, dovrebbe condan-

nare per «corruzione internazionale» anche le persone giuridiche Eni e Saipem (ciascuna alla sanzione massima di 600 quote, cioè 900.000 euro, per la responsabilità amministrativa degli enti), e a 6 anni e 4 mesi pure l'ex n.1 Eni Scaroni; a 5 anni e 4 mesi l'allora responsabile Eni in Nord Africa, Antonio Vella, che dal luglio 2014 con l'avvento in azienda di Claudio Descalzi guida una delle tre unità di business riorganizzate appunto dal nuovo amministratore delegato Eni (qui teste ma a sua volta imputato il 5 marzo nel processo Eni-Nigeria); a 6 anni e 4 mesi l'ex ad di Saipem, Pietro Tali; a 6 anni l'ex direttore finanziario di Saipem e poi di Eni, Alessandro Bernini; a 7 anni e 4 mesi (con la confisca di 7 milioni) Varone; a 4 anni e 10 mesi il braccio destro di Bedjaoui, Samyr Ouraied; a 6 anni l'altro intermediario Omar Habour.

**Luigi Ferrarella**

lferrarella@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è



● La Procura Milano ha chiesto di condannare a 6 anni e 4 mesi l'ex ad dell'Eni Paolo Scaroni

● È accusato di corruzione internazionale per le tangenti Saipem al ministro algerino dell'energia

197

I milioni dell'ipotizzata tangente Saipem in Algeria



*Il curriculum*

## «Sono un ingegnere esperto in energie rinnovabili»

**C**i sono cervelli in fuga e di ritorno: io sono uno di questi ultimi. Dopo la laurea in ingegneria edile, seguendo la mia passione principale, mi sono interessato di tutti gli aspetti della progettazione edile e della direzione lavori. Purtroppo la crisi economica ha bloccato tutto, ma — come si dice in questi casi — i momenti di crisi vanno affrontati intravedendo nuove strade: e così ho fatto finora. Mi sono quindi impegnato come project manager di una azienda innovativa che si occupava di realizzare impianti a energie rinnovabili ed edilizia a risparmio energetico. L'ambiente lavorativo, costituito da un centinaio di persone mie coetanee di varia estrazione tecnica e culturale, mi ha offerto un'esperienza estremamente stimolante e

accrescente, ma purtroppo questa splendida realtà ha avuto vita breve. Dopo una breve esperienza nel settore pubblico, mi sono trasferito a lavorare in Inghilterra per una azienda inglese che si occupava di servizi legati alle energie rinnovabili, trovandomi ad affrontare e superare l'inevitabile choc culturale e linguistico. Altre situazioni mi hanno richiamato in Italia, nuovamente occupandomi di edilizia e di rinnovabili grazie alle competenze acquisite di gestione di commesse e supervisione. Ho infine contribuito come ingegnere volontario a verificare gli edifici colpiti dal recente sisma.

**Daniel Sole**  
ing.d.sole@tiscali.it



Ogni martedì pubblichiamo una lettera di presentazione: studi, competenze, esperienze di chi cerca lavoro



CHIUSO IL BILANCIO 2017 CON UTILI IN CRESCITA DEL 19%. ORA LA BICOCCA GUARDA AD ALLEANZE PER L'AUTO ELETTRICA

# Pirelli supera i 5 miliardi di ricavi

L'assemblea nominerà un rappresentante per le minoranze, i russi pensano all'uscita

FRANCESCO SPINI  
MILANO

Al primo appuntamento con i conti annuali dopo il ritorno a Piazza Affari, la Pirelli si presenta con ricavi 2017 in crescita del 7,9% a 5,35 miliardi di euro e profitti netti in crescita del 19%, a 175,7 milioni. L'utile netto delle attività in funzionamento cresce del 60,5%, a 263,3 milioni: la differenza tra i due risultati è legato alla perdita di 87,6 milioni relative alle attività degli pneumatici «industriali», che non contribuiranno più ai risultati di Pirelli in quanto scorporate. Anche il debito si presenta in deciso calo, passando da una posizione finanziaria netta di 4,91 miliardi del 2016 a 3,21 miliardi, con un rapporto tra debiti netti e margine operativo lordo rettificato pari a 2,7 volte, contro le 4,6 volte del 2016.

Per il gruppo guidato dal vicepresidente e amministratore delegato Marco Tronchetti Provera si tratta poi di dare corso alle modifiche del sistema di governo decise in occasione del ritorno in Borsa. L'assemblea, convocata per il 15 maggio, sarà chiamata ad innalzare a 15 il numero di componenti del consiglio stesso, aggiungendo un rappresentante delle minoranze. Sarà inoltre rinnovato il collegio sindacale, in scadenza, e votato un piano di incentivo di lungo termine rivolto al management, 290 persone, legato al raggiungimento degli obiettivi del periodo 2018-2020.

Una messa a punto della governance che si accompagna a un riassetto nell'azionariato visto che, a cavallo dell'estate, sarà attuata la scissione della holding Marco Polo, con l'attribuzione diretta delle quote ai soci: i cinesi di



**Alla guida**  
Marco Tronchetti Provera  
70 anni,  
è vicepresidente e amministratore delegato del gruppo Pirelli

**+11,8**  
per cento  
La crescita dei ricavi che provengono dalle gomme ad alto valore

ChemChina avranno così direttamente il 45,5% del capitale con Camfin all'11,35%. Quanto ai russi, che rimarrebbero con il 6,24%, non è detto rimarranno nel gruppo. Ad aprile, infatti, scadranno i vincoli a non vendere (il cosiddetto «lock-up») e il mercato scommette su una monetizzazione della partecipazione. «Riteniamo che la loro uscita sia un evento probabile, essendo soci puramente finanziari», hanno scritto per esempio ieri gli analisti di Equita. Pur con conti «in linea col pia-

**+6**  
per cento  
È l'aumento del fatturato previsto per il 2018, +10% senza l'effetto cambi

no», per il dividendo bisognerà attendere il prossimo anno, come era stato peraltro annunciato in occasione della quotazione e della presentazione del piano industriale. Per il resto i numeri 2017 evidenziano una «decisa crescita» nel segmento «high value», ovvero negli pneumatici ad alto valore aggiunto, i cui ricavi sono cresciuti dell'11,8%, oltre quota 3 miliardi di euro, e hanno visto l'incidenza sul fatturato salire al 57,5% (dal 55,3% del 2016). Le aree Apac (Asia Pacifico) e Nafta (Nord Ameri-

ca) si confermano quelle a maggiore profittabilità.

Nell'anno migliora anche la performance ambientale, con ad esempio la riduzione del 4% di consumo di energia e una diminuzione del prelievo idrico del 14%. Il 93% dei rifiuti è stato avviato a recupero. Sul piano industriale Pirelli è sempre più attenta allo sviluppo delle auto elettriche guardando a partnership con grandi costruttori globali cui fornire il primo equipaggiamento. Sarà anche estesa la gamma di prodotti Velo, i copertoni per biciclette, con l'ingresso nel segmento delle bici elettriche.

Tornando ai numeri finanziari, per il 2018 le attese sono in linea con le previsioni di piano, verso una crescita dei ricavi «uguale o maggiore» al 6%, «+10% escludendo l'effetto cambi», col debito destinato a scendere a 2,3 volte il mol.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## GLI APPALTI IN ALGERIA

# Tangenti Eni il pm chiede sei anni per Scaroni

**EMILIO RANDACIO**  
 MILANO

Tangenti mascherate da «mediazioni». Circa 197 milioni di dollari, versati per accaparrarsi i diritti di sfruttamento energetico in Algeria. Operazioni avallate dall'ex numero uno dell'Eni, Paolo Scaroni. Questa, la tesi sostenuta dal pm milanese, Isidoro Palma, che al termine di due giorni di requisitoria, ha chiesto per Scaroni, 6 anni e 4 mesi di condanna, e 900 mila euro per l'Eni e la controllata Saipem. In gioco, in un'operazione che poteva garantire appalti per otto miliardi e che nel 2008 portò Eni a comprare la ca-

nadese First Calgary Petroleum Ltd, proprietaria di un giacimento in Algeria in comproprietà con l'azienda statale Sonatrach.

Oltre a Scaroni, la procura ha chiesto alla quarta sezione penale condanne per l'ex responsabile per il nord Africa del Cane a sei zampe Antonio Vella (5 anni e 4 mesi), l'ex direttore operativo di Saipem Pietro Varone (7 anni e 4 mesi), l'ex direttore finanziario prima di Saipem poi di Eni Alessandro Bernini (6 anni), l'ex presidente e ad di Saipem Pietro Tali (6 anni e 4 mesi). Con loro ci sono anche Farid Noureddine Bedjaoui, fiduciario dell'allora ministro

dell'energia algerino e presunto mediatore delle tangenti (8 anni), Samyr Ouraied, uomo di fiducia di Bedjaoui (4 anni e 10 mesi) e infine Omar Habour, considerato il riciclatore delle presunte tangenti (per lui l'accusa ha chiesto 6 anni).

Tra le prove che dimostrano, secondo l'accusa, le responsabilità dell'ex ad di Eni, anche una telefonata intercettata dal Nucleo di polizia tributaria, con l'allora ministro delle attività produttive, Corrado Passera, in cui per Palma, Scaroni spiega lo scandalo scoppiato con l'Algeria, ammettendo di conoscere i pagamenti illeciti.

Varone, arrestato ormai 3 anni fa per questo affare, nei primi interrogatori, aveva inizialmente ammesso l'esistenza di un sistema corruttivo, poi ritrattando in udienza preliminare. I vertici Eni, invece, hanno sempre negato di essere a conoscenza dei versamenti illeciti, sostenendo di aver sempre voluto fare piazza pulita del vecchio management di Saipem.

Nell'udienza di lunedì prossimo prenderanno la parola le parti civili, quindi toccherà alla nutrita schiera delle difese. La sentenza, invece, non arriverà prima di un paio di mesi.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'ex ad Paolo Scaroni



## Il processo

### Saipem, il pm chiede sei anni per Scaroni

**Il pm di Milano Isidoro Palma ha chiesto 6 anni e 4 mesi di carcere per Paolo Scaroni, ex numero uno di Eni, tra gli imputati per corruzione internazionale al processo in corso a Milano: al centro presunte tangenti pagate in Algeria in cambio di appalti. Chiesti anche 900 mila euro di sanzione per la stessa Eni e per Saipem e 8 anni per Farid Noureddine Bedjaoui, fiduciario dell'allora ministro algerino dell'Energia.**



**ENI-SAIPEM**  
**Il pm chiede**  
**6 anni e 4 mesi**  
**per Scaroni**  
**nel caso Algeria**

■ La Procura di Milano chiede che l'ex ad dell'Eni, Paolo Scaroni, sia condannato a 6 anni e 4 mesi per le presunte tangenti in Algeria: l'accusa è corruzione internazionale.

Secondo le indagini del pm Fabio De Pasquale, per assicurarsi appalti in Algeria, Saipem, con l'autorizzazione degli ex vertici Eni, avrebbe versato oltre 190 milioni di mazzette in più tranche a pubblici ufficiali algerini. L'allora partecipata dal Cane a Sei Zampe sarebbe riuscita ad aggiudicarsi 7 contratti d'appalto in gare bandite dalla società di Stato algerina Sonatrach, mentre Eni avrebbe ottenuto l'autorizzazione all'acquisto della società canadese First Calgary Petroleum, proprietaria dei diritti di sfruttamento sul territorio algerino.

La Procura ha chiesto anche 900mila euro di sanzione per la stessa Eni e per Saipem, alla sbarra in qualità di enti per la legge 231 del 2001, e 8 anni per Farid Noureddine Bedjaoui, fiduciario dell'allora ministro algerino dell'Energia, ritenuto con il suo entourage destinatario delle mazzette. Nella sua requisitoria il pm ha negato a tutti gli imputati le attenuanti generiche, aggiungendo l'aggravante della transnazionalità.



**Appalti.** In Gazzetta la delibera Anac che regola il contributo per imprese e Pa

## Nel 2018 «tassa sulle gare» invariata

**Giuseppe Latour**

La tassa sulle gare resta invariata. L'Autorità anticorruzione guidata da Raffaele Cantone ha appena mandato in Gazzetta ufficiale (n. 45 del 23 febbraio 2018) la delibera del 20 dicembre 2017 che definisce, per l'anno in corso, la contribuzione obbligatoria per imprese, stazioni appaltanti e Soa.

Il contributo - var ricordato - deve essere versato da Pa e

operatori economici ogni volta che attivano un bando pubblico o partecipano a una gara. La delibera definisce una griglia di scaglioni contributivi: sei per le amministrazioni (dalla soglia di esenzione fino a 800 euro) e otto per le imprese (dalla soglia di esenzione fino a 500 euro).

L'assetto dello scorso anno, con il provvedimento appena pubblicato, viene confermato in blocco. E resta, così, una fa-

scia di esenzione che, per le imprese, arriva fino a 150mila euro. Per partecipare a gare di importo inferiore a questa soglia non sarà, cioè, necessario versare alcun contributo.

Regole confermate anche per le società di attestazione: dovranno versare un contributo pari al 2% dei ricavi relativi all'ultimo esercizio finanziario, secondo quanto risulta dai loro bilanci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Maltempo.** Nel pomeriggio Trenitalia ha cancellato tutti gli Intercity

# La nevicata di Roma paralizza le ferrovie In tilt l'Alta velocità

## Cause: scambi ghiacciati e guasto a Italo

### MAXI-RITARDI

Alcuni treni Av hanno subito ritardi fino a sette ore. Fs stima il ritardo medio in 150 minuti sia in arrivo sia in partenza dalla Capitale

**Marco Morino**

Giornata nerissima, ieri, a Roma per il settore dei trasporti a causa della nevicata caduta sulla Capitale nella notte tra domenica e lunedì. A farne le spese sono stati sia i treni, con migliaia di viaggiatori intrappolati nelle stazioni senza sapere quando sarebbero riusciti a partire, sia i trasporti urbani, per colpa dei molti bus rimasti fermi nelle rimesse. E anche i tram sono diventati un caso. Date tutte in funzione, numerose linee della Capitale sono rimaste bloccate per buona parte della giornata.

Più contenuti i disagi all'aeroporto di Fiumicino: in mattinata lo scalo romano aveva una sola pista aperta ma già dopo le 13 l'hub è tornato pienamente operativo con tutte le tre piste funzionanti. Questo ha consentito a Fiumicino di accogliere voli dirottati da altri aeroporti del Sud colpiti dal maltempo, come Napoli. Nel mirino è finita la sindaca grillina Virginia Raggi, in trasferta a Città del Messico per un convegno sul clima. La sindaca ha deciso di anticipare il suo rientro in Italia e già da questa mattina dovrebbe essere in città a dirigere le operazioni.

Intanto ieri, data la situazione della giornata, la Protezione civile ha disposto l'intervento dell'esercito per ripulire le strade.

### Incubo ferroviario

«Treni che non partono, ritardi

di ore, siamo allo sbaraglio»: queste alcune delle voci raccolte ieri mattina alla stazione di Roma Termini. I forti ritardi, fino a circa sette ore, subiti dai treni Frecciarossa sono stati causati da due fattori: la neve su Roma e un guasto a un treno Italo sulla direttissima Roma-Firenze, nei pressi della stazione di Orte (Viterbo). A fine giornata, Trenitalia ha stimato il ritardo medio in 150 minuti sia in arrivo sia in partenza da Roma. I treni Alta velocità da e per Napoli sono stati limitati alla stazione di Roma Tiburtina e non a Roma Termini.

### Due inconvenienti

Ma torniamo sulle cause della paralisi ferroviaria. La nevicata su Roma, secondo quanto ricostruito nel corso della giornata, ha determinato intorno alle 8,30 di ieri mattina criticità a Termini e nelle altre stazioni della Capitale, con necessità di interventi diretti di operai per la pulizia e rimozione di ghiaccio e neve scaricati dal sottocassa dei treni nel percorrere gli scambi. La seconda causa dei ritardi è stato il guasto di un treno Italo tra Roma e Orte, lungo la linea Roma-Firenze, verificatosi intorno alle ore 11 (il treno viaggiava in direzione Nord). Secondo quanto riferito dalla compagnia, si sarebbe trattato di un surriscaldamento delle guaine, che ha provocato lo stop del convoglio. Alcuni passeggeri hanno riferito

che la carrozza interessata è stata evacuata: «Si vedeva fumo dall'esterno». Si è determinata una lunga coda di convogli sia in direzione nord, sia in direzione sud, perché sulla direttissima è stato possibile utilizzare un solo binario, con la circolazione a senso alternato. Le due anomalie hanno determinato ritardi a catena su tutti i treni non solo dell'Alta velocità, ma anche su quelli comunque diretti a Roma. L'Intercity Reggio Calabria-Torino, per esempio, ha accumulato un ritardo di nove ore. I passeggeri del treno Italo bloccato alle porte di Roma sono stati successivamente trasbordati su un convoglio soccorritore arrivato sul binario parallelo. Italo, da parte sua, ha garantito «rimborsi e indennizzi per tutti i viaggiatori coinvolti nei disagi dello snodo di Roma dovuti alla forte nevicata» di ieri.

I passeggeri di Trenitalia che nel corso della mattina hanno rinunciato al loro viaggio sui treni della lunga percorrenza, causa maltempo, hanno ricevuto e hanno diritto al rimborso integrale del biglietto. A chi ha comunque viaggiato ed è giunto a destinazione con un ritardo superiore alle tre ore, Trenitalia riconoscerà il rimborso integrale del biglietto, anziché l'indennità del 50% prevista dalle normative europee.

Per la circolazione ferroviaria il bilancio di fine giornata è desolante: Trenitalia, si legge in una

nota, ha deciso nel pomeriggio (di ieri, ndr) di cancellare tutti i treni Intercity con destinazione Roma Termini o con partenza da Roma Termini. Complessivamente, a causa delle nevicature su varie regioni italiane, Trenitalia ha cancellato il 20% dei treni a lunga percorrenza e il 70% dei treni del traffico regionale.

### Scuole chiuse e Inps

Le scuole di Roma di ogni ordine e grado resteranno chiuse anche oggi. È invece confermata la prova, in calendario oggi e domani alla Fiera di Roma, per i 122.519 candidati che hanno i requisiti chiesti dall'Inps per concorrere a uno dei 365 posti da «analista di processo» banditi dall'Istituto di previdenza per la prima ricerca di personale dopo 10 anni. «Tra la neve e le elezioni, c'è il rischio che le scuole di Roma che ospitano seggi elettorali restino chiuse per ben nove giorni». Lo ha riferito all'agenzia Ansa il presidente dell'associazione nazionale presidi (Anp) del Lazio, Mario Rusconi. «Oggi e domani (ieri e oggi per chi legge, ndr) - spiega il dirigente scolastico - le scuole sono chiuse, giovedì è di nuovo prevista neve a Roma, quindi presumibilmente ci sarà un nuovo stop, venerdì compreso, anche per il ghiaccio. Gli studenti di questi istituti, se le ordinanze di chiusura verranno protratte, rischiano di tornare a scuola o solo per una giornata, quella di mercoledì, o addirittura direttamente mercoledì prossimo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Stazione nel caos.** Rfi: oggi sarà garantito l'80% dei treni Alta velocità

# Termini, anche il taxi diventa un miraggio

ROMA

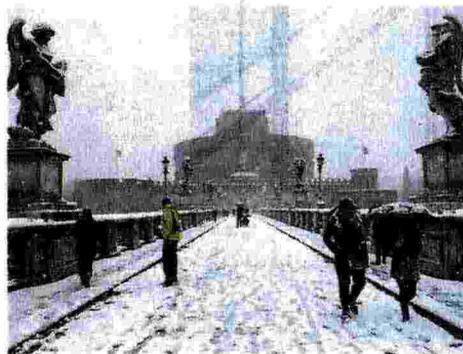
La stazione ferroviaria di Roma Termini ieri è stata l'epicentro dei disagi. Sulle banchine, lungo i binari, migliaia di passeggeri vagavano in cerca del proprio treno nel caos dovuto all'emergenza neve. Fuori, all'ingresso della stazione, code lunghissime di persone alla disperata ricerca di un taxi. «Roma, stazione Termini questa mattina (ieri, ndr) ore 8,20. Zero taxi ma c'è un autobus con destinazione deposito...». Lo ha scrit-

to su Facebook l'ex sindaco di Roma, Ignazio Marino, pubblicando sul social la foto dello scalo romano sommerso dalla neve. «È un disastro», commenta rassegnato un passeggero. «Credo che Roma non fosse pronta per questo evento - dice una ragazza -. Gli autobus non funzionano e anche i taxi sono spariti. L'unico mezzo a disposizione è la metropolitana, a singhiozzo». In effetti, con il servizio bus ridotto a causa della neve, le linee della metropolitana

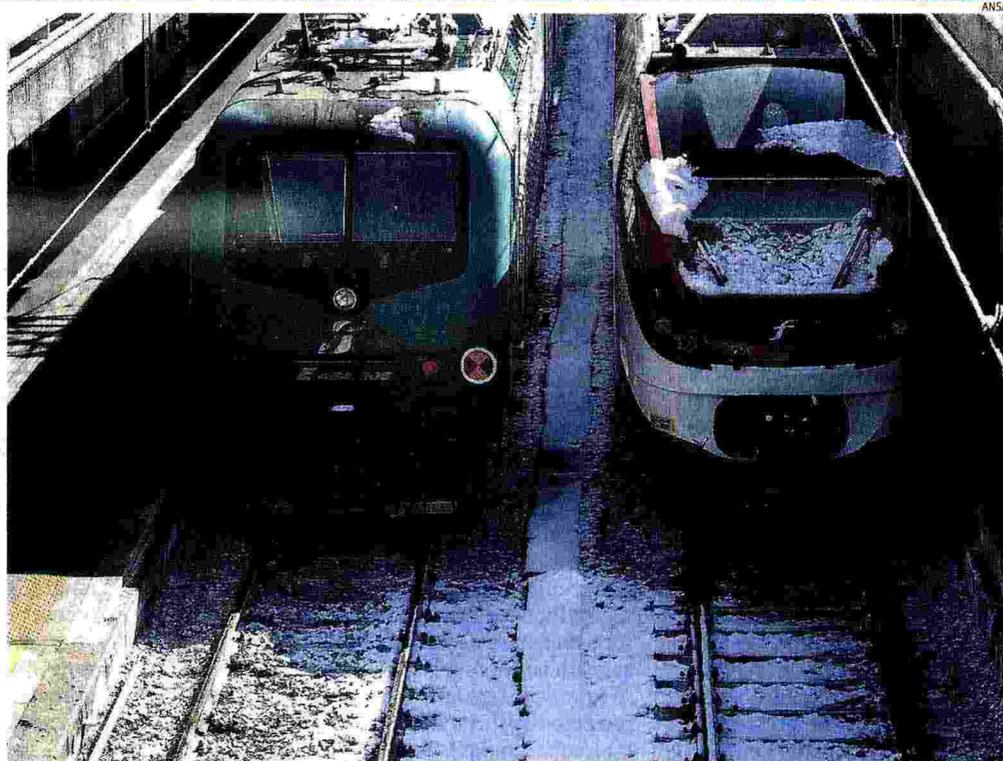
sono risultate più affollate del solito, mentre parecchi romani hanno scelto o sono stati costretti ad andare al lavoro a piedi.

A causa del persistere dell'emergenza maltempo, per la giornata di oggi tutti i treni Alta velocità in arrivo e partenza da Roma fermeranno nella stazione Roma Tiburtina. Lo ha reso noto in serata Rete ferroviaria italiana (Rfi): «In linea con il livello di emergenza previsto dai Piani neve e gelo - si legge in una nota - sarà garantito l'80% dei treni alta velocità e il 50% dei treni del trasporto regionale nel Lazio». Intanto il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha chiesto un rapporto dettagliato a Rfi sui disagi ferroviari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Capitale imbiancata.** Sopra, sci estemporaneo al Circo Massimo. In alto a destra, un pupazzo di neve e battaglia a palle di neve davanti al Colosseo. A lato, passeggiata sotto i fiocchi su ponte Sant'Angelo con Castel Sant'Angelo sullo sfondo



**Trasporti in tilt.** Nella foto sopra, treni fermi alla stazione Termini di Roma. Nella giornata di ieri ritardi di ore anche per l'alta velocità. Numerosi viaggiatori hanno dovuto osservare il tabellone delle partenze con indicati i minuti di ritardo accumulati: in alcuni casi anche diverse ore



**BREVI**

**Dall'interno**

**CONDOTTE**

**Firma contratto  
in Danimarca**

Il Gruppo Condotte, in joint venture di imprese con Itinera e Grandi Lavori Fincosit, ha sottoscritto con la Danish Road Directorate del Ministero dei Trasporti danese, il contratto per la progettazione e realizzazione dello Storstrøm Bridge in Danimarca, del valore di 277 milioni di euro.



## Food. Il confronto Autogrill-ChefExpress

# In autostrada riparte la «sfida dei panini»

**Simone Filippetti**

All'altezza del chilometro 34, il casello autostradale indica il paese di Caravaggio: è circa a metà della BreBeMi, tra Milano e Brescia, nel cuore della bassa provincia bergamasca. La Storia ha lasciato il segno facendo nascere qui Michelangelo Merisi, il pittore più geniale della storia dell'arte. In questa nebbiosa e dimenticata zona della Lombardia, arriva un segnale di ripresa per la ristorazione in autostrada, dopo anni di crisi. Autogrill ha inaugurato un ACafe: di fronte, nell'altro senso di marcia, svetta il rivale storico ChefExpress. La prima area di servizio sulla controversa e contestata A35 è una sorta di punto di svolta per la giovane ma tormentata autostrada: partita come un flop, la super direttrice, a 3 anni dalla nascita, è finalmente completa; e anche il traffico, latitante i primi due anni, sta aumentando. Non solo la BreBeMi: tutte le autostrade in Italia si stanno riempiendo di nuovo di auto e di camion: a gennaio e febbraio sulla rete di Atlantia (il più grosso gestore con l'Autostrada del Sole e la Bologna-Taranto) il traffico è aumentato del 5%.

Sembra di essere tornati a dieci anni fa: i Benetton erano il "monopolista", lo storico gestore degli autogrill (nel senso di ristoranti autostradali, non di marchio); i «Re della Carne», la famiglia Cremonini, quella di Montana e Manzotin, si era lanciata nel mercato della ristorazione. Le concessioni erano una sorta di Eldorado; e nelle autostrade era una lotta all'ultimo rilancio per accaparrarsi locali nelle piazzole. Anche poter strappare ai concorrenti una so-

la area per piazzarci la propria insegna era una pedina strategica. Poi è arrivata la crisi che ha messo a nudo l'anomalia tutta italiana di un paese iper-motorizzato: troppe aree di servizio (una ogni 25 km contro una media europea di 50 km). Il traffico è crollato; in più la tecnologia che ha reso le auto sempre più autonome (con un pieno si fanno 700 km e non serve fermarsi) e il boom dell'Alta Velocità hanno fatto il resto: autostrade svuotate e le piazzole sono improvvisamente diventate troppe. C'è chi ha chiuso; molti si sono rifocalizzati. La stessa Autogrill, l'operatore più grosso, ha praticato la filosofia dei "rinnoviselettivi", termine diplomatico per rimanere solo in alcune aree di servizio. Nel frattempo il modello economico «Low Cost» è sbarcato anche ai caselli, con l'outsider Sarni che, occupando le location lasciate da altri, è oggi il secondo gestore.

Pensare dunque che riparta una nuova «guerra» come ai tempi d'oro, prima della crisi, è esagerato. La ristorazione in autostrada, però, è uscita dal tunnel, questo sì. Dieci anni di crisi però hanno anche ridisegnato tutto il settore: le autostrade non sono più il motore pulsante delle concessioni. Oggi la nuova frontiera sono aeroporti, stazioni ferroviarie e centri commerciali. Non si tornerà dunque ai fasti di un tempo; ma se una multinazionale proiettata su scala mondiale e la più grossa catena italiana di marchi (Chef Express, RoadHouseGrill, Bagel Factory e il salutare Juice Bar) si ritrovano l'uno di fronte all'altro in un'autostrada data per morta, vuol dire che qualcosa sta ripartendo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## IL COMMENTO

**Le risposte necessarie**di **Enrico Marro**

**D'**accordo, ha nevicato a Roma e succede di rado. Ma qualche decina di centimetri di neve non può giustificare i disservizi sulle linee ferroviarie subiti ieri dai passeggeri tutti, dell'alta velocità e delle linee locali.

continua a pagina 3

**Il commento****Ci devono rimborsi  
E soprattutto spiegazioni**di **Enrico Marro**

SEGUE DALLA PRIMA

Tanto più che il sistema era andato in tilt anche al Nord lo scorso dicembre per il gelo. E tanto più che per evitare di farsi cogliere di sorpresa il gruppo Fs giovedì aveva annunciato su «precipitazioni meteo e abbassamento delle

temperature su gran parte dell'Italia», erano stati «attivati i "Piani neve e gelo"», che prevedono interventi tecnici sulle linee, tra i quali i «sistemi di snevamento e riscaldamento degli scambi», proprio quelli che invece si sono bloccati a Roma, e più personale in servizio. Nonostante ciò, ieri molti collegamenti sono stati soppressi, i treni partiti hanno accusato ritardi fino a 7 ore. La stazione di Roma Termini ha vissuto il caos; con migliaia di passeggeri in attesa di capire se potevano partire, quando e da dove, visto che molti treni sono stati dirottati alla stazione Tiburtina. Ora è bene precisare che ha nevicato per poche ore. Alle 11, sulla Capitale, splendeva già il sole. I passeggeri che

ieri pomeriggio gremivano, spesso sedendo per terra nei corridoi, i pochi treni in circolazione da Roma a Milano, raccontavano di convogli ad alta velocità che procedevano a 30 chilometri orari mentre dai finestrini si potevano vedere i prati tornare verdi e le macchine sfrecciare regolarmente sulla parallela autostrada. Perfino un ministro, Dario Franceschini, raccontava su Facebook: «Alle 11 sono arrivato a Termini per prendere il treno per Ferrara. Sono le 16.40 e siamo fermi a Firenze, ma sono fiducioso che prima o poi ripartirà...». Intanto, le Fs annunciavano per i ritardi di oltre tre ore «il rimborso integrale del biglietto, anziché il 50% previsto dalle normative

europee». E Ntv, la società privata che gestisce Italo, prometteva ancora di più: rimborso al 100% dopo due ore, e non tre, di ritardo. Un correre (sic!) ai ripari che lascia senza risposte le domande di fondo. Assodato che garantire la sicurezza è sempre la priorità, perché basta una nevicata a mandare in tilt il sistema? C'è un problema di risorse (investimenti da fare)? Di personale (insufficiente, con la necessità di ricorrere agli appalti esterni per scarsa flessibilità delle normative contrattuali interne)? Di management? Sono queste le risposte che l'azienda e il governo devono ai contribuenti. I rimborsi non bastano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La neve Raggi sotto accusa anticipa il rientro dal Messico. Delrio chiede chiarimenti alle Ferrovie

# Treni nel caos per il gelo

Ritardi fino a 7 ore. Roma si ferma, rischio di scuole chiuse per giorni

di **Flavio Haver**

Mezza Italia «ostaggio» del gelo. Treni in ritardo, anche di sette ore. Il ministro Graziano Delrio ha chiesto chiarimenti a Rfi. Polemiche sulla sindaca Raggi che ha dovuto anticipare il rientro dal Messico. A Roma c'è il rischio che le scuole possano restare chiuse per alcuni giorni.

da pagina 2 a pagina 7

**Berberi, Borrillo, Fiaschetti  
Sacchettoni, Trocino**

Convogli fermi, la stazione Termini in tilt. «Gli scambi non funzionavano»  
Il record da Reggio Calabria a Torino: viaggio di 29 ore. Disagi anche oggi

## Gelo, code, ritardi. I treni bloccati

**ROMA** Gestì di buona volontà alla stazione Termini: un dipendente di Italo, scarponi e piumino, si offre di tradurre alla folla inferocita i segnali sui tabelloni luminosi. I 340 minuti di ritardo del treno per Napoli delle 7.34? Colpa della neve sugli scambi. Burian condiziona ogni cosa, i treni accumulano ritardi fino a sette ore e il ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio decide di chiedere un rapporto a Rfi.

Il disagio si estende anche ai cieli, fra voli cancellati, aeroporti chiusi (in Abruzzo) e ritardi generalizzati. Lo scalo di Fiumicino, pur assicurando l'operatività, è costretto a cancellare quattro voli mattutini in attesa che la situazione torni sotto controllo e che passi il maltempo. Stessa soluzione adottata a Palermo dove saltano alcune linee che

avrebbero dovuto assicurare il collegamento con la Capitale.

Più drammatica, però, la situazione ferroviaria. Un Frecciarossa si rompe tra Capena e Orte, un altro si blocca a Orvieto dove i passeggeri vengono fatti scendere. Scambi in tilt e coincidenze perdute: il Centro Italia è nel caos. L'emergenza ha creato per tutto il giorno una coda di treni diretti a Termini: «Ne abbiamo 11 prima di noi. Perché non sono stati previsti mezzi di trasporto alternativi?» si chiede la passeggera Alessandra Donvito, alla nona ora di viaggio fra Milano e Roma. Partita alle 10.20 deve ancora sbarcare alle 19.45. «Eravamo allertati — si giustificano dalle Ferrovie — ma ha nevicato più intensamente e più a lungo, questo ha aumentato la pressione sulle stazioni cen-

trali».

Oggi andrà peggio: il gelo non solo inficia gli scambi ma crea manicotti di ghiaccio sulla linea aerea. Il rischio è la paralisi. Termini è sotto sforzo: chi viaggia via Tav partirà dalla più periferica Roma Tiburtina. Un modo per allentare la stretta sulla stazione più in difficoltà d'Italia.

Un treno all'ora, fra i Frecciarossa della tratta Roma-Milano, è destinato a saltare. Ma complessivamente, dicono, il servizio sarà garantito. E sul fronte rimborsi? Le Ferrovie fanno sapere che chi ha accumulato oltre tre ore di ritardo avrà diritto alla restituzione totale del prezzo del biglietto. Il Codacons incalza: «Servono indennizzi per tutti».

A Termini è una giornata da incubo. Fra i collegamenti saltati c'è anche quello con l'aeroporto di Fiumicino: i treni

sono stati soppressi. Ma non basta. Anche Bologna e Torino paiono irraggiungibili, un convoglio impiega 29 ore (record) per arrivare da Reggio Calabria al capoluogo piemontese. A Firenze i treni accumulano fino a sei ore di ritardo. In Abruzzo alcune linee vengono cancellate.

Maria Rosaria Castaldo, originaria di Napoli e dipendente pubblica, prenderà un treno in ritardo di quattro ore. Vittorio Boina ha impiegato tre ore per fare 60 chilometri (Roma-Viterbo). Quanto a Cettina e Vittorio, insegnanti a Roma e siracusani d'origine, avrebbero dovuto essere a casa ieri alle 20, mentre ancora nel primo pomeriggio si augurano di farcela per le 9 di oggi: una visita medica all'ospedale di Siracusa che non può essere rinviata.

**Ilaria Sacchettoni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 8.383

**I treni** in circolazione nella giornata di ieri sulla rete ferroviaria servita da Trenitalia da mezzanotte alle 22.10

# 8

**Ore** Il ritardo maggiore accumulato ieri dall'InterCity 794 partito da Reggio Calabria e diretto a Torino Porta Nuova (8 ore e 37 minuti)

# 150

**Minuti** Il ritardo medio registrato ieri, alle 17, da tutti i treni ad alta velocità da e per le stazioni di Roma secondo Trenitalia

Arrivals			
Provenienza	Comparto	Arrivo	Minuti di ritardo
00	MINT-SCAURI	07:04	350'
56	SIRACUSA	07:13	340'
0	NAPOLI C.LE	07:34	340'
6	CASSINO	07:48	280'
8	FRASCATI	08:06	260'
4	CASERTA	08:20	RET
8	NAPOLI C.LE	08:23	240'
	SALERNO	08:34	RET
	MILANO C.LE	08:35	220'
	SALERNO	08:40	245'
	PERUGIA	08:50	RET
	CAMPOBASSO	08:53	RET
	SALERNO	08:55	230'
	PERUGIA	08:58	200'
	MILANO C.LE	08:59	200'
	NAPOLI C.LE	09:00	220'
	NAPOLI C.LE	09:03	220'

## Il tabellone

L'indicazione in tempo reale, ieri, dei ritardi dei treni in arrivo alla stazione ferroviaria di Roma Termini. La Capitale è stata lo snodo dei disagi nei trasporti su binario (foto Portelli / Imagoeconomica)

## In attesa

Centinaia di viaggiatori ieri a Roma Termini leggono sui tabelloni elettronici i ritardi dei treni (foto di Angelo Carconi / Ansa)



I clienti che hanno rinunciato al loro viaggio e quelli che sono arrivati con un ritardo oltre le 3 ore hanno diritto al rimborso integrale del biglietto

**Trenitalia**



Chiediamo con la massima urgenza un dettagliato rapporto sulle cause che hanno portato ai rilevanti ritardi registrati alla circolazione dei treni

**Graziano Delrio** ministro delle Infrastrutture e dei trasporti

# I sospetti sul sistema antighiaccio

## E «scaldiglie» diventa la parola della crisi

di **Leonard Berberi**  
e **Michelangelo Borrillo**

**T**roppa neve sui binari. Per la precisione sui «deviatori», meglio conosciuti come scambi. Alla neve caduta fin dalle prime ore del mattino su Roma si è sommata anche quella scaricata dai sottocassa dei treni che sono riusciti a lasciare la stazione Termini. Senza fare troppa strada, però. Perché la mancanza o il cattivo funzionamento delle «scaldiglie» (le resistenze elettriche attivate per evitare che attorno ai deviatori si formi il ghiaccio) ha reso necessario l'intervento degli operai per la pulizia degli scambi. Che intorno a Termini sono tanti, tantissimi: circa 300, di cui la metà sprovvisti di «scaldiglie». L'intervento manuale ha avuto come ultima conseguenza quella di ritardare la partenza dei treni da Roma, determinando il caos nella Capitale (e a cascata nelle principali stazioni italiane) che a fine serata si è concretizzato nella cancellazione del 20% dei convogli a lunga percorrenza di Trenitalia e il 70% dei treni a traffico regionale del Lazio. Per Italo, 10 treni ad

Alta velocità soppressi (su 28) e 90% di treni con ritardi superiori alle 3 ore (che saranno rimborsati). Un danno che i concorrenti di Trenitalia stanno valutando in queste ore, non escludendo l'ipotesi di chiedere il risarcimento a Rete ferroviaria italiana.

### Le «scaldiglie»

Che sia stata una giornata complicata lo indica il «peso» dei ritardi registrati durante la giornata: picco di 8 ore e 37 minuti per l'Intercity 794 Reggio Calabria-Torino Porta Nuova, 6 ore e 46 minuti per il Frecciarossa 9512 Salerno-Milano Centrale, 6 ore e 42 minuti per il gemello 9410 Salerno-Venezia Santa Lucia.

«Nelle giornate fredde come queste l'aspetto cruciale è che gli scambi dei binari funzionino perfettamente: se questi si gelano tutto il flusso dei treni s'interrompe. Per evitare questo scenario vengono installate le «scaldiglie», spiega Silvano Spada, esperto di sistemi ferroviari ed ex responsabile tecnologie e sistemi impiantistici anche per le linee dell'Alta velocità. «Il ghiaccio che si forma negli scambi è come se saldasse l'impianto, impedendo il cor-

retto movimento del telaio». Di solito le «scaldiglie» vengono impostate su temperature minime decise a livello regionale — continua Spada — e vengono accese automaticamente grazie ai sistemi di rilevamento della temperatura».

### I problemi collaterali

Ai danni derivanti dall'accumulo di neve si sono aggiunti altri problemi collaterali. Intorno alle 11 un treno di Italo, partito già con oltre 3 ore di ritardo (alle 10.33 anziché alle 7.10), ha subito un guasto tra Roma e Orte. Si è così determinata una lunga coda di convogli sia in direzione nord, sia in direzione sud, perché sulla direttissima per Firenze è stato possibile utilizzare un solo binario, con la circolazione a senso alternato. Il treno proveniente da Roma per recuperare i passeggeri è a sua volta partito con 2 ore di ritardo e così un contrattacco che in una situazione normale avrebbe creato un ritardo di un'ora, ieri ha amplificato i disagi. «Premesso che bisogna vedere caso per caso, è innegabile che il perfetto funzionamento si basa sulla condizione ottimale da

un lato della rete ferroviaria, dall'altro del materiale rotabile che ci passa sopra, cioè il treno», ragiona l'ingegnere Spada. «Se per i binari è prevista l'attivazione delle «scaldiglie», per i convogli bisogna assicurarsi che il sistema di innalzamento/abbassamento del pantografo (l'organo di presa di corrente dei treni elettrici, ndr) funzioni correttamente: se questo non accade, i vagoni si fermano». Degli interventi — di solito a partire dall'autunno — vengono effettuati anche sui cavi ad alta tensione (di rame) che vengono ricoperti di grasso particolare antigelo così da poter passare la corrente ai pantografi. Quando il grasso non basta — ed è successo alcune volte — lo strato gelato viene raschiato con locomotive alimentate con diesel.

### La previsione per oggi

I disagi proseguiranno anche oggi: Trenitalia non riuscirà a garantire più dell'80% dei treni ad Alta velocità (che fermeranno alla stazione Tiburtina per non intasare Termini) e il 50% dei treni regionali del Lazio. Per Italo la situazione prevista è anche peggiore rispetto a ieri: saranno soppressi 12 treni, due in più rispetto ai 10 del lunedì «bianco».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'azienda

● Rete ferroviaria italiana (Rfi) è una società costituita il 1° luglio 2001 come società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato

● L'azienda gestisce la struttura ferroviaria nazionale per consentire a tutte le imprese del settore di far circolare i propri treni

● Sono oltre 16.780 i chilometri di linee a servizio messi a disposizione per la libera circolazione di persone e beni

● Rfi è nata per rispondere alle direttive comunitarie che prevedono la separazione fra il gestore della rete e il produttore dei servizi di trasporto

● La società trae i suoi profitti in particolare dalla riscossione del canone di accesso alla infrastruttura versato dalle imprese che la utilizzano

## Le linee più rallentate

Roma – Bergamo **313**  
Roma – Brescia **215**

Napoli – Torino **372**

Roma – Genova **187**

Roma – Milano **109**  
Genova – Roma **68**

R. Calabria – Torino **517**  
Salerno – Torino **436**  
Napoli – Milano **429**  
Napoli – Milano **417**  
Udine – Roma **278**  
Torino – Roma **278**

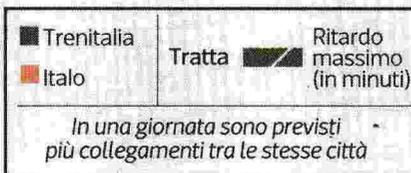
Salerno – Milano **406**  
Milano – Napoli **315**  
Torino – Roma **253**

Salerno – Venezia **402**  
Roma – Venezia **262**  
Venezia – Napoli **98**

Torino – Napoli **312**  
Roma – Siracusa **305**  
Napoli – Venezia **267**  
Napoli – Torino **231**  
Napoli – Torino **210**

Torino – Salerno **303**  
R. Calabria – Salerno **241**  
Roma – R. Calabria **190**  
Palermo – Roma **171**

Milano – Siracusa **196**



Fonte: Trenitalia, Italo – dato rilevati alle 18 di ieri

Corriere della Sera



L'ondata di freddo investe la Penisola

## Roma città chiusa per neve. Treni nel caos, l'Italia spezzata

ADINOLFI, D'ALBERGO, GENTILE, PAOLINI, TONACCI e TOSONI, da pagina 2 a pagina 5



Piazza del Popolo ieri a Roma. (archivio/videstudio)

Il maltempo

### Treni guasti e rotaie ghiacciate il giorno nero delle ferrovie

La neve blocca Termini. Ritardi record, cancellati tutti gli Intercity e il 70% dei regionali "Rimborsate i viaggiatori". Il ministro Delrio chiede un rapporto a Rfi. E oggi allarme gelo

GERARDO ADINOLFI

Neve a Roma, e i viaggiatori di mezza Italia aspettano per ore il treno con il naso all'insù. Bologna, Milano, Torino, Napoli, Venezia: tutto fermo in stazione. Il caos di Roma Termini, con gli scambi dei binari bloccati per neve, si ripercuote sulle Frecce, gli Italo e i regionali in viaggio da Nord a Sud. Ieri pomeriggio Trenitalia ha cancellato gli Intercity che fermavano o partivano da Termini, ha tagliato il 20% dei treni a lunga percorrenza e il 70% dei regionali del Lazio, quelli dei pendolari. E a ora di pranzo ha dirottato tutti i treni su Roma Tiburtina, per di smaltire il traffico di Termini.

«Ma quanti sono 500 minuti di ritardo?» si è chiesto un viaggiatore in attesa a Firenze. Qualche Av è arrivato anche a 7 ore di ritardo, ma a un Intercity partito da Reggio Calabria alle 21 di domenica è andato peggio: in viaggio per oltre un giorno. Alle 17 di ieri la media del ritardo, per Trenitalia, è stata invece di 150 minuti. E per oggi la paura è che il gelo faccia altri danni, per questo Fs ha tagliato le corse: garantiti l'80% dei treni dell'alta velocità e il 50% dei regionali del Lazio.

Insomma, a Roma ieri è successo che la neve, iniziata a cadere dalle 2 di notte e fino al mattino inoltrato, ha bloccato gli scambi intorno alla stazione principale della Capitale. Non uno, non due, «alcuni» si legge negli aggiornamenti delle

Ferrovie. Così i 1.150 treni tra alta velocità e regionali che passano di lì hanno alzato bandiera bianca già prima delle 7 del mattino. Come è stato possibile? Nel mirino i binari: nel nodo ferroviario romano ci sono 300 scambi, di questi 150 sono attrezzati con le scaldiglie, apparati che servono a scaldarlo ed evitare che geli. Per ora non si sa se quelli guasti ne fossero provvisti, fatto sta che Roma non è completamente attrezzata a sopportare un'emergenza neve e ghiaccio come quella di ieri a differenza di altre zone dove nevica più spesso e con maggiore intensità. Lo ammette la stessa Rfi, la società delle Ferrovie che gestisce l'infrastruttura: «A Bolzano o Bologna ci sono sforzi tecnologici diversi, commisurati all'esigenza del territorio». E lo spiegano anche i sindacati con toni accusatori: «Investire come nei paesi del Nord Europa nel riscaldamento continuo dei binari non soddisferebbe il rapporto costi-benefici: lì fa sempre freddo, l'Italia vive di picchi di caldo e gelo quasi imprevedibili».

Ma la neve di ieri non è stata improvvisa, era prevista da tempo tanto che la stessa Roma si è blindata in se stessa riducendo i servizi e chiudendo le scuole. Ma cosa ha scatenato il caos treni? Per Rfi, la prima causa è legata alle previsioni del meteo che hanno previsto la neve su Roma, ma non fino alla tarda mattinata. Secondo l'azienda i bollettini della Protezione civi-

le nazionale e i principali canali meteo avevano annunciato neve solo fino all'alba. Invece Roma ha continuato a imbiancarsi ancora per qualche ora. Ma il giorno prima, previsioni alla mano, le Ferrovie avevano deciso di non attivare il secondo livello del "piano neve", e cioè tagliare corse e treni sui binari. È entrato in vigore, quindi, solo il primo livello: per tutta la notte 300 uomini hanno riscaldato gli scambi, è stata aumentata l'assistenza ai viaggiatori, sono stati lubrificati i binari e c'erano squadre pronte a intervenire. Ma nessun treno è stato soppresso. Così, quando la neve ha continuato a cadere i treni di passaggio hanno rilasciato sugli scambi anche il ghiaccio accumulato nei "sottocassoni" dei convogli durante il viaggio. E la rete romana non ha retto.

Oltre al danno anche la beffa: a metà mattina un Italo di Ntv si è guastato per un surriscaldamento ad Orte. Sulla Direttissima Firenze-Roma si è così creata una lunga coda di treni in attesa fino a quando, alle 14, l'Italo non è stato portato via. Un'odissea nell'odissea per quei viaggiatori del treno rotto. Entrambe le aziende di trasporto hanno garantito rimborsi del 100% a tutti i passeggeri dei treni coinvolti. Nel frattempo il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha chiesto «un report dettagliato» e «con la massima urgenza per poter individuare le responsabilità».

C'è scarsa manutenzione sugli scambi di una linea in condivisio-

ne tra Alta velocità e regionali? O sono necessari altri antigelò? I più arrabbiati sono stati gli stessi ferrovieri. Nessuno vuole parlare, ma si

sono sfogati tra di loro: «Ci siamo vergognati – hanno detto – basta un po' di freddo e qualche centimetro di neve per paralizzare il siste-

ma ferroviario in questo paese. Tutti gli anni, alla prima imbiancata, succede così».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I disagi

### La mappa del caos in Italia

#### 1) Firenze

Nel capoluogo toscano non neva e non piove, ma tutti i treni dell'alta velocità sono fermi a causa dei problemi del Lazio

I pendolari aspettano per ore a Santa Maria Novella. Ritardi anche per alcuni regionali per un guasto a Chiusi, nel senese

#### 2) Roma

##### Termini

Nella principale stazione del Lazio arrivano circa 1000 treni al giorno tra alta velocità e regionali

Gli scambi bloccati dalla neve e dal gelo fermano così la circolazione da Nord al Sud

##### Tiburtina

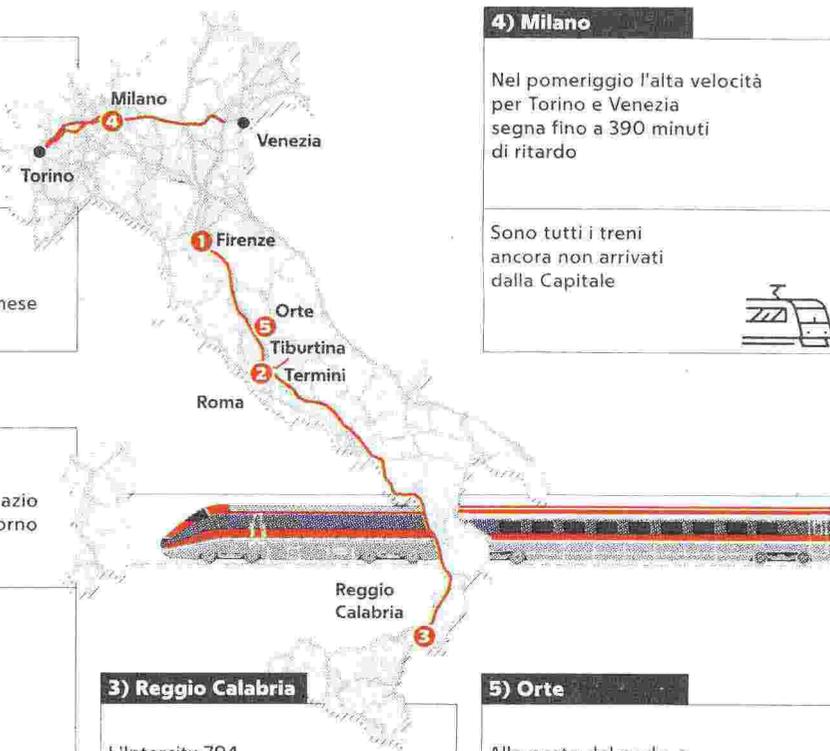
Per liberare i treni in coda verso Termini Fs sposta sulla seconda stazione romana le corse provenienti dal Nord verso Napoli

Ma non basta. Alle 13 la decisione: tutta l'alta velocità deve fermarsi qui

#### 4) Milano

Nel pomeriggio l'alta velocità per Torino e Venezia segna fino a 390 minuti di ritardo

Sono tutti i treni ancora non arrivati dalla Capitale



#### 3) Reggio Calabria

L'Intercity 794 è partito dalla Calabria alle 21.35 di domenica 25 febbraio in orario ma è arrivato a Roma con 9 ore di ritardo

E impiegherà oltre 29 ore per raggiungere Torino



#### 5) Orte

Alle porte del nodo di Roma si guasta anche un treno Italo

Sempre ad Orte vengono fermati i treni regionali per la Capitale provenienti da Firenze

#### Il tabellone

Ritardi fino a 350 minuti, ma si è arrivati anche a 500 minuti: è stata una giornata da incubo per i viaggiatori che ieri hanno preso il treno a Roma Termini. E anche oggi si annunciano disagi

ARRI VI		ARRIVALS		DRIBBO	STORNO	INFORMAZIONE
TRENO	PROVENIENZA	DA	DA	TIME	DELIV	INFORMATION
Italo	AV 9415	VENEZIA S.L.	13:20	350'		
Italo	AV 8907	VENEZIA S.L.	13:45	300'		
Italo	AV 8951	VERONA P.N.	14:25	260'		
Italo	AV 8511	VERONA P.N.	14:50	255'		
Italo	AV 9627	MILANO C.LE	14:55	255'		
Italo	AV 8427	VENEZIA S.L.	15:10	250'		
Italo	AV 9425	VENEZIA S.L.	15:20	200'		
Italo	AV 9927	TORINO P.N.	16:05	160'		
Italo	R 12255	CIVITAVECC.	16:18	150'		
Italo	AV 9633	MILANO C.LE	16:29	170'		
Italo	AV 9646	NAPOLI C.LE	16:50	110'		EXECU
Italo	AV 9931	MILANO C.LE	17:05	185'		IN TESTA
Italo	AV 9948	NAPOLI C.LE	17:15	90'		EXECU
Italo	AV 9948	CIVITAVECC.	17:18	105'		

## I punti



**1 Il comunicato**  
Alle 7 del mattino, mentre nel centro Italia continua a nevicare, arriva il primo comunicato delle Ferrovie che annuncia il caos: "Circolazione fortemente rallentata e a tratti ferma nel nodo di Roma a causa della neve che sta bloccando alcuni scambi nelle stazioni del nodo"



**2 Le cancellazioni**  
Sono circa 1.150 le corse che ogni giorno arrivano a Roma Termini tra alta velocità e regionali. Trenitalia cancella tutti i treni Intercity con destinazione la principale stazione della città. Complessivamente, a causa delle nevicate, cancellato il 20% dei treni a lunga percorrenza, e il 70% dei treni del traffico regionale



**3 Le previsioni errate**  
Il secondo livello del piano neve di Fs, che prevede la riduzione programmata dei treni, non è scattato perché le previsioni avevano limitato le nevicate solo fino all'alba. Il fatto che ieri mattina a Roma abbia nevicato fino alle 9 ha cambiato tutti i piani provocando i notevoli ritardi in tutta la giornata



**4 Le "scaldiglie"**  
I deviatori dovrebbero essere dotati di "scaldiglie" apparati montati in prossimità degli scambi e che scaldano lo scambio stesso. Cosa che, per carenza manutenzione, mancata installazione in alcuni punti o scarso utilizzo viste le temperature medie di Roma, non è avvenuta.



**Il racconto** *L'odissea a bordo di un Frecciarossa*

## Da Firenze a Roma in otto ore “Ma ci scusiamo per il disagio”

Un nostro cronista tra i 227 passeggeri del Frecciarossa 9521 “Dovevamo arrivare alle 13.40. Ci hanno fatti scendere a Tiburtina alle 20.23. È stato un incubo”

Dal nostro inviato

**FABIO TONACCI, ORTE**

Alla quinta ora di ritardo, l'assalto al treno è inevitabile. Venticinque bambini con la maglia della Juventus scendono alla stazione di Orte e sparano palle di neve contro i finestrini del convoglio più lento della storia dell'Alta Velocità. Tra i 227 passeggeri del Frecciarossa 9521 sono i più delusi. E con qualche ragione: erano stati invitati a sfilare con i giocatori della Juve prima della partita con l'Atalanta – sono figli di operai della Fiat di Pomigliano – ma l'incontro è saltato per colpa della neve. La stessa neve che domenica ha congelato le loro speranze ora pare abbia congelato anche le rotaie a Termini, quindi qualcuno deve spiegare a Simone, 8 anni, perché passerà tutto il lunedì chiuso nella carrozza numero nove.

Eppure era partito bene, il Frecciarossa 9521. Quei dieci minuti di ritardo segnalati alla stazione di Firenze lo facevano sembrare il jolly in un mazzo di carte non buone: a mezzogiorno dal tabellone di Santa Maria Novella si apprendeva che l'Italo per Milano stava viaggiando con 270 minuti di ritardo, quello per Torino 210 minuti, il Frecciarossa per Venezia 195. Dieci minuti erano niente, nella giornata del grande collasso delle Ferrovie dello Stato. Suonavano come un anticipo. Destinazione: Roma Termini. Orario d'arrivo: 13.40. Tempo di percorrenza: un'ora e 32 minuti. Costo del biglietto: 47 euro. Via. Invece, dopo pochissimo, è apparso chiaro a tutti che questo treno non era affatto il jolly. Era il due di picche. Un paio di chilometri. Stop. Un

altro paio di chilometri. Un altro stop. La campagna toscana leggermente imbiancata. «Un centimetro di neve e si blocca l'Alta Velocità?», si domanda Federica, 24 anni. Un po' arresa, un po' risucchiata dagli schermi del telefonino. Il capotreno, Sandro, uomo dalla calma olimpica, va ripetendo la stessa solfa: «Il nostro treno funziona, i problemi sono a Termini perché il ghiaccio ha rovinato gli scambi». Alla prima ora di ritardo il Frecciarossa è piantato sotto una galleria vicino a Chiusi. Il capotreno passa negli scompartimenti con un annuncio vagamente sinistro: «Tra poco vi porteremo acqua e un po' di cibo». Nella carrozza dieci ci sono trenta passeggeri, che accolgono così la notizia: in ventiquattro continuano a fissare il cellulare, quattro dormono, due sbuffano. Viene da chiedersi cosa facessero gli esseri umani per ingannare l'attesa, prima della connessione Internet.

«Siamo un paese del terzo mondo», si lascia andare il manager 29enne Gianluca, alzando il tono della voce. Perderà il volo per Madrid e trecento euro, la compagnia gli ha già detto che non c'è rimborso. «L'hanno fatto apposta per dare la colpa alla Raggi», gli risponde Andrea, studente universitario impegnato a digitare messaggi su whatsapp. Chi l'ha fatto apposta? «Loro, le ferrovie, i partiti... C'è la campagna elettorale, sono tutti d'accordo». Passa il carrello dei viveri con cinque bottiglie d'acqua, gli snack sono finiti. Al bar non hanno più panini, una bustina di taralli con una bibita costa 5 euro. Un signore sulla cinquantina neanche li sente

questi discorsi, è preoccupato.

«Sono un chirurgo, dovevo essere in clinica a Napoli alle quattro per un'operazione. Sto monitorando i valori del paziente, ma la linea prende poco...».

La policy dei rimborsi di Trenitalia non prevede l'evento meteo avverso, ma faranno un'eccezione. Ora un passeggero cinese si è avvicinato al capotreno. «No, signore, non c'è stato nessun attentato. No, signore, non si è rotta la locomotiva». È successo che è nevicato. In Italia.

«Due dita di neve... due dita di neve e il sistema dei trasporti va in tilt». Gianluca il manager non se ne fa una ragione. Sono le 15.57, di nuovo fermi. Attigliano.

«Trenitalia si scusa del ritardo dovuto a un treno Italo che si è rotto sulla linea direttissima», annunciano per due volte dall'altoparlante. Risata generale.

«Date la colpa a Italo.

Complimenti». Il guasto al convoglio della compagnia rivale però c'è stato davvero, il Frecciarossa è stato deviato sulla linea lenta e davanti abbiamo altri dieci treni.

C'è una signora che soffre di claustrofobia, ha un attacco di panico. «Un medico nella carrozza otto, presto». Il capotreno chiede anche l'autorizzazione alla centrale per aprire i portelli. Concessa. Sono le 18.30, stazione di Orte. I bambini di Pomigliano d'Arco prendono la sfortuna a pallate di neve. La signora claustrofobica respira aria, gelida ma comunque aria.

Si riparte. Questa volta si va un po' più veloce. Si scopre ora che hanno cambiato la destinazione, non più Termini ma Tiburtina. Dove il Frecciarossa 9521 si ferma alle 20.23. Doveva essere qui sette ore fa. «Ci scusiamo per il disagio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I rassegnati in carrozza "Il viaggio raddoppia"

FRANCESCA SCHIANCHI

A PAGINA 3

# Da Torino a Roma otto ore e mezza "Altro che alta velocità, fatemi scendere"

## L'odissea dei passeggeri sul Frecciarossa fermo a Orvieto Si viaggia a passo d'uomo tra rabbia e rassegnazione



«Io devo arrivare a casa, ha capito? Adesso lei chiama la sala operativa e ferma il treno che devo prendere in coincidenza!». È verso le sei del pomeriggio - arrivati a un ritardo monstre di quattro ore - che un passeggero si scaglia urlante contro la giovane, pazientissima addetta di Trenitalia. Fino a quel momento, erano stati più che altro rimbrotti infastiditi: qualche fumatore innervosito dall'astinenza, un paio di viaggiatori delusi dal servizio ristoro. Per gran parte del viaggio, è un clima più rassegnato che teso a regnare su questo Frecciarossa 9623 da Torino a Roma: quattro ore e dieci sulla carta che, mentre i 20 centimetri di neve nella Capitale si sciogliono, lievitano incredibilmente a otto ore e mezza.

Si parte da Porta Nuova alle 9,50, puntuali come un coniglio giapponese: «Prossima fermata Kyoto!», scherzera a voce alta un signore mezza giornata dopo, quando in effetti stando alle ore di viaggio sembra di essere arrivati da quelle parti. Fino a Orvieto, in realtà, si fila lisci: è a quell'altezza, con il sole che splende e appena una spolverata di neve

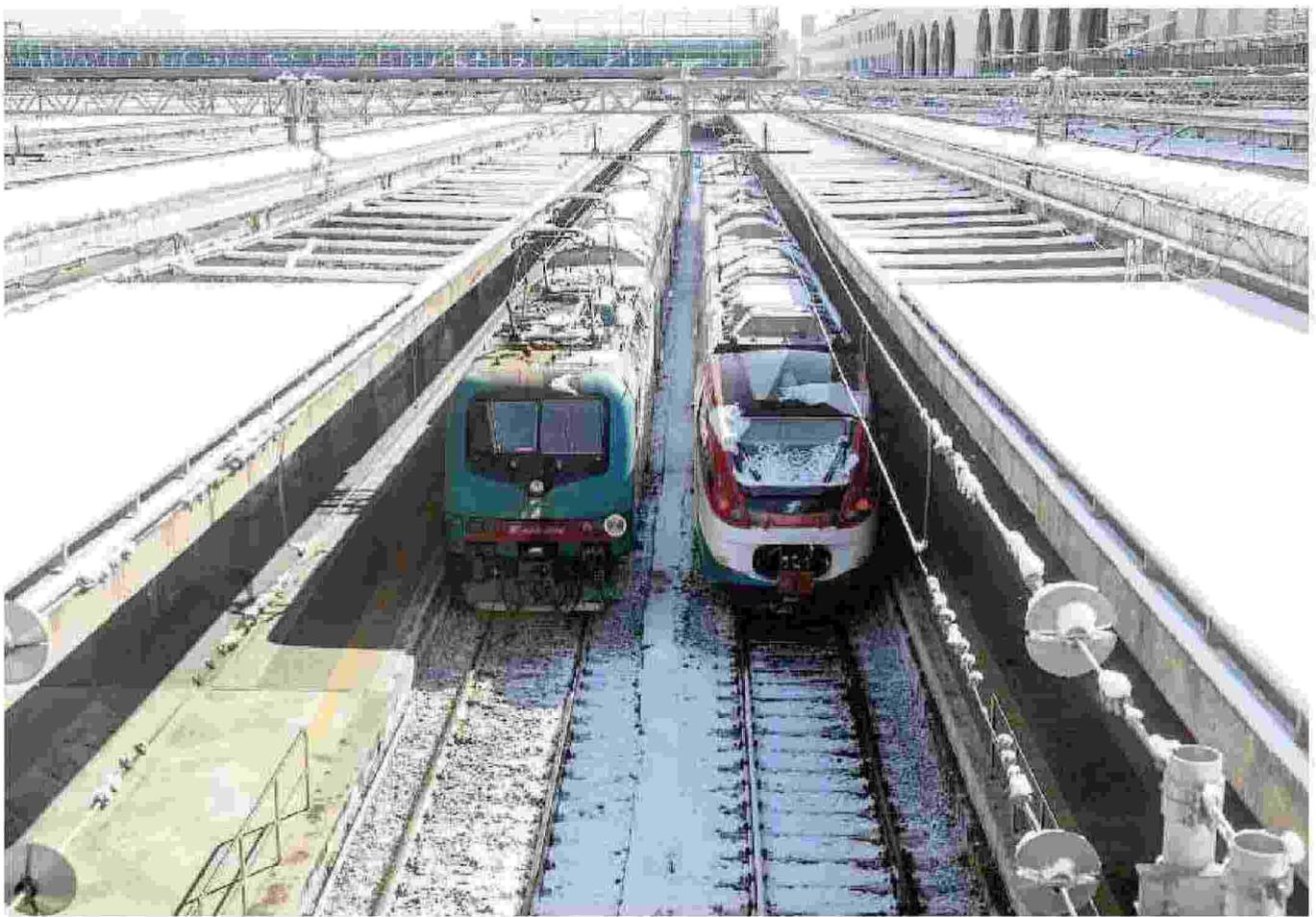
a terra, che il treno si ferma. Mezz'ora di ritardo, si legge sugli schermi; anzi no, novanta minuti, avverte l'altoparlante. «Causa guasto del treno Italo precedente», sottolinea i problemi della concorrenza. L'eco dei disagi di Termini lampeggia sui telefonini, meglio avvertire il ragazzo vietnamita che chatta inconsapevole e andare a cercare un panino.

Alle due e quaranta, la vetrinetta del bar è una desolazione: finiti i sandwich e gli snack salati, restano un paio di tortine al cioccolato e qualche dolcetto. Stanno esaurendo anche le bottigliette d'acqua: ne resta solo qualcuna leggermente frizzante, «quella naturale è già finita». Una ragazza mora con un cappottone da Siberia si aggira confusa alla ricerca di un cestino. «Sono di Mosca. Ma davvero tutto questo succede per pochi centimetri di neve? - è più stupita che arrabbiata - perché in partenza a Milano non ci hanno avvertiti?». Avesse potuto vedere la tv italiana, forse, ma lei spiega che no, la lingua non la capisce. Alla carrozza 6, con berretto, sciarpa e capelli rossi c'è l'attivista No Tav Nicoletta Dosio, candidata di Potere al popolo; accanto a lei, la combattiva portavoce Viola Carofalo: «Avevo appuntamenti a Roma, ho chiamato spiegando che mi dispiace ma non posso arrivare», allarga le braccia con un sorriso, rassegnata pure lei a queste ultime ore di campagna elettorale perse in viaggio.

Si riparte a passo d'uomo, ci si ferma di nuovo. Qualche centinaia di metri per volta, se va bene qualche chilometro, in un percorso a singhiozzo. Si sta caldi, passano col carrellino per offrire un servizio ristoro - biscotti, taralli, succhi di frutta - ma il problema è che non si riesce a prevedere l'arrivo. «Ho 400 passeggeri di cui occuparmi, molti con coincidenze, cerco di dare tutte le informazioni possibili», sospira la giovane responsabile, mentre sgrana il rosario dei treni soppressi. Una ragazza bionda si avvicina con la faccia atterrita: alle 22 ha un aereo da Fiumicino per fare ritorno in Cile, deve essere in aeroporto alle 19: «Ce la farò?». Missione impossibile.

Nell'ultima carrozza, laggiù nella 8, un gioviale professore di liceo di Friburgo si preoccupa dei ragazzi che sta portando in gita a Roma: «Disturbano?», chiede, guardando questi sedicenni per nulla turbati dal ritardo. Sono passate le sei, dal finestrino il cartello di Settebagni fa da segnale: cappotti indossati al volo come fossero un portafortuna; se non ci si ferma più, a breve si arriva alla stazione Tiburtina. Dove scendono quasi tutti. Pochi coraggiosi affrontano il rischio che i cinque minuti che separano da Termini si dilatino a dismisura. Audacia premiata: alle 18,20 circa si scende sul binario. In stazione alcuni ferrovieri si stanno salutano, speriamo bene...».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



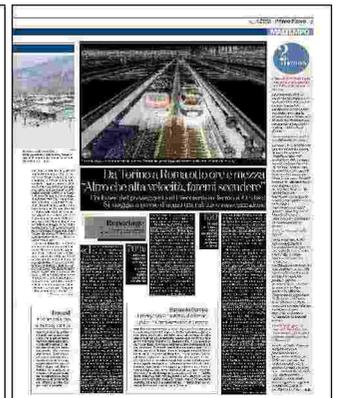
ANGELO CARCONI/ANSA

Centinaia di passeggeri bloccati alla stazione Termini. Nel pomeriggio di ieri sono stati cancellati tutti gli Intercity

150 70%

minuti è il ritardo medio accumulato dai treni in viaggio tra Roma e Napoli

dei treni regionali in viaggio nella giornata di ieri è stato cancellato o in ritardo



## L'EFFETTO FRUSTRAZIONE SULLE URNE

ALBERTO MINGARDI

**L**a maggioranza delle persone fa la sua scelta nell'ultima settimana prima del voto. Forse, allora, il caos trasporti in cui il Paese è piombato nella giornata di ieri qualche effetto sull'esito delle prossime elezioni l'avrà.

Eventi eccezionali hanno

conseguenze eccezionali, è chiaro. Ma tempeste di neve e abbassamento delle temperature erano stati ampiamente previsti. L'amministrazione comunale romana, criticata alla vigilia per la decisione di chiudere le scuole, per ora se l'è cavata. I disagi in città sono parsi poca cosa rispetto a quelli sulla rete ferroviaria.

L'alta velocità Torino-Napoli è una specie di simbolo di quello che in Italia, nonostante tutto, funziona. Ieri però ha funzionato malissimo. I treni «veloci» hanno accusato ritardi anche di tre, quattro ore, perfino sette ore. Che vuol dire che hanno moltiplicato i tempi di percorrenza. Alle sei di sera, lunghe file di

persone smarrite assediavano le biglietterie alla stazione Tiburtina, dove ai passeggeri in viaggio per Termini veniva caldamente consigliato di sbarcare.

In un'epoca nella quale siamo assuefatti all'informazione in tempo reale, la cosa più sorprendente è stata la parsimonia di notizie.

CONTINUA A PAGINA 33

## L'EFFETTO FRUSTRAZIONE SULLE URNE

ALBERTO MINGARDI  
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

**G**li account social dispensavano poco rassicuranti «non possiamo fare previsioni sui tempi di percorrenza».

I ritardi non si sono diluiti, come era lecito immaginare nella prima mattinata: sono anzi diventati sempre più significativi. Trenitalia ha cancellato il 20% dei treni a lunga percorrenza e il 70% dei regionali. Gli Intercity con destinazione Roma Termini sono stati tutti soppressi.

Anche per oggi sono attesi disagi.

Come molti altri, chi scrive ieri ha passato sei ore e quindi ci minuti su un Milano-Roma. Essendo equipaggiato di computer e libri, e potendo lavorare con l'uno e gli altri più o meno dappertutto, le conseguenze

per me sono state poca roba. Un wi-fi funzionante, per la verità, avrebbe aiutato. Ma per tutti coloro che non

possono improvvisare un ufficio di fortuna col cellulare, la giornata di ieri ha avuto un costo ben superiore a quello del biglietto.

Per carità, nessuno può controllare il tempo. Ci si aspetterebbe però che chi gestisce un servizio di importanza tanto cruciale per il Paese sappia prendere adeguate precauzioni. Che una città come Roma, dove nevicava una volta ogni dieci anni, non sia equipaggiata contro le neviccate, ha una sua logica. Il costo di attrezzarsi in modo adeguato probabilmente supera di molto i benefici. Ma a chi controlla l'infrastruttura ferroviaria in tutt'Italia non dovrebbe mancare l'esperienza di eventi che, in alcune aree del Paese, straordinari non lo sono affatto.

Sarà difficile stavolta dare la colpa al neoliberalismo: la rete ferroviaria è un monopolio, di proprietà pubblica. Forse non è proprio il caso di caricare lo stesso azionista anche della responsabilità di Alitalia, come si sente dire in questi giorni: i trasporti non sono

il suo forte.

Sicuramente il guasto di un convoglio (privato, di Italo) in mattinata all'altezza di Orte non ha aiutato. E' difficile però imputargli la responsabilità di una situazione tanto disperante. Anche perché non è la prima volta che accade. Ricordiamo tutti i ritardi a valanga del Natale 2009, quando l'allora amministratore delegato delle Ferrovie ebbe l'improvvida idea di esortare i passeggeri «a portarsi le coperte» da casa.

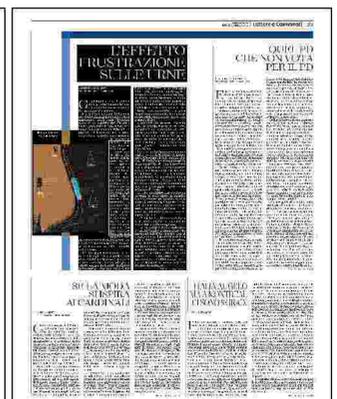
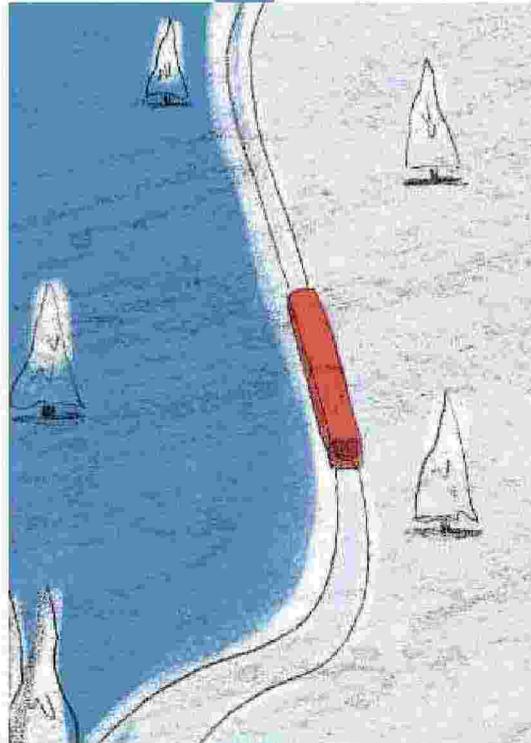
E' fuor di dubbio che ieri molte persone si sono fatte in quattro per fare fronte agli eventi, e nessuno vuole sminuirne il lavoro. E tuttavia i consumatori non sono un fastidio, un fardello piombato a tradimento sul «sistema», un problema da gestire.

E' sulla loro soddisfazione che si misurano successi e insuccessi: soprattutto nell'emergenza.

I lettori dei giornali, che dedicano molto tempo e attenzione alle questioni politiche, spesso non si accorgono che il gesto di andare a votare richiede grande determinazione. Non è un gesto scontato. In un'epoca nella quale le appartenenze politiche sono debolissime, si può votare per rabbia e si può votare per frustrazione. La frustrazione per un Paese dove i servizi continuano a funzionare malissimo, ad esempio.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Illustrazione di  
Camilla Zaza



La perturbazione era prevista, ma ci sono stati ritardi di oltre 5 ore, oggi si rischia il bis. Disagi nella Capitale, le scuole restano chiuse

# L'Italia dei treni ferma per gelo

Rimozione della neve e guasti mandano i trasporti in tilt, migliaia i passeggeri bloccati

— Rete ferroviaria in ginocchio per l'arrivo del vento siberiano Burian: treni cancellati, ritardi e code chilometriche alle biglietterie.

**Capurso, Grassia e Giovannini**  
 ALLE PAGINE 2 E 3  
 CON UN COMMENTO DI **Mercalli**  
 A PAGINA 33

## Neve e gelo paralizzano i treni Bloccati migliaia di passeggeri

Ritardi fino a cinque ore. Proteste sui social. Delrio: "Le Ferrovie spiegchino"

**FEDERICO CAPURSO**  
 ROMA

Il siberiano Burian soffia nella notte sul Centro Italia e la rete ferroviaria si risveglia in ginocchio. Treni con ore di ritardo, altri cancellati, code chilometriche alle biglietterie, proteste. Nella stazione Termini di Roma la litanìa ininterrotta degli altoparlanti, destinazione dopo destinazione, treno dopo treno, dipinge il ritratto di un'Italia paralizzata dal gelo.

Eppure, la neve era prevista da giorni, così come le temperature sotto lo zero. Come può allora Roma, con i suoi cinquecentomila passeggeri e mille treni in transito ogni giorno, andare in tilt per venti centimetri di neve? Se lo chiedono i viaggiatori - o aspiranti tali - che sfilano in una lenta processione davanti agli schermi luminosi della stazione. «Una spolverata di neve e rischiamo di dover rinviare il ritorno a casa», dicono con una punta di veleno due ragazzi della Val di Susa, scesi a Roma insieme a migliaia di altri turisti per il fine settimana. Macchinisti e capitreno si ritrovano invece seduti al bar, davanti a tè caldo e caffè, senza un treno su cui salire: «Il mio è stato cancellato» - «Io ho ancora tre ore di ritardo davanti».

I disagi hanno colpito uno dei punti nevralgici della rete ferroviaria e così, a catena, coinvolgono ben presto tutte le altre stazioni italiane. Da Milano a L'Aquila, da Ventimiglia a Bari, fino a Napoli, imbiancata dalla neve, dove si arrivano a toccare punte di cinque ore di attesa. Nel frattempo, a Roma, con il passare del tempo la situazione diventa paradossale: mentre il sole inizia a sciogliere la neve

sulle strade, le condizioni della rete peggiorano. Trenitalia, nel pomeriggio, annuncia la cancellazione di tutti i treni Intercity con destinazione o partenza da Roma Termini. Complessivamente, viene cancellato il 20 per cento dei treni a lunga percorrenza e il 70 per cento dei treni del traffico regionale. Ai ritardi e alle cancellazioni, poi, si aggiunge l'incognità sulla stazione di partenza. Alcuni treni, infatti, vengono spostati da Termini alle stazioni di Tiburtina e Ciampino, senza però informare turisti e passeggeri. «Nessuno mi ha detto nulla», denuncia Antonio, che sarebbe dovuto «tornare a Napoli partendo da Termini, ma mi hanno appena detto che il treno parte tra dieci minuti da Tiburtina».

Un'odissea che ha coinvolto migliaia di persone, non solo nelle stazioni, ma anche rimaste bloccate sui treni, fermi per ore. A raccontare la loro disavventura a bordo sono intervenuti anche vip e personaggi pubblici, da Rosario Fiorello a Dario Franceschini, da Ivan Zazzaroni a Sabina Guzzanti. «Siamo fermi a 50 km da Roma, il tempo è splendido, ma qui dicono che tra qualche chilometro inizia Frozen», ironizza Fiorello su Twitter. E se il ministro della Cultura Franceschini, bloccato a Firenze, si dice «fiducioso», Sabina Guzzanti con una diretta Facebook parla di «disperazione», perché sul treno «non c'è più acqua e l'unica macchinetta è fuori uso», si lamenta la regista romana. «Per il momento abbiamo accumulato quattro ore di ritardo, e dobbiamo ancora arrivare a destinazione». Sono però i passeggeri dell'Intercity 794 Reggio Ca-

labria-Torino a diventare presto il simbolo della paralisi della rete ferroviaria italiana. Partito ieri l'altro alle 21,35, il treno accumula nella giornata nove ore di ritardo, per arrivare alla stazione di Porta Nuova alle prime ore dell'alba di oggi, 30 ore dopo essere partito. In questo stesso lasso di tempo i passeggeri del Reggio Calabria - Torino sarebbero potuti arrivare a Tokyo e tornare indietro.

Il caos sui binari si trasforma ben presto in una questione politica. Nel mirino delle opposizioni finisce il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che in serata chiede a Rfi di fornire «spiegazioni» e trovare i responsabili della paralisi. La sindaco di Roma Virginia Raggi è invece costretta a tornare in fretta e furia dal Messico, dove si era recata per partecipare a un convegno sul clima. Anche perché giovedì dovrebbe tornare la neve su Roma, e i disagi potrebbero non essere finiti.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

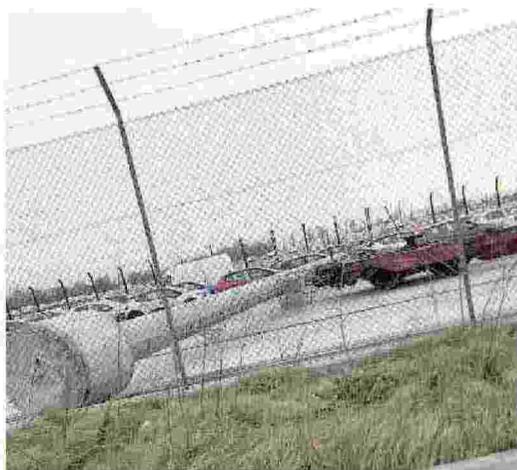


Alle 11 a Termini sul treno per Ferrara. Sono le 16,40, siamo fermi a Firenze. Ma sono fiducioso...

**Dario Franceschini**  
 Ministro dei Beni e delle Attività culturali

Settebagni è un posto meraviglioso! Vicinissimo a Roma. In bici ci si mette 15 minuti!

**Fiorello**  
 Showman



**Un altro crollo a Venezia**  
 Domenica il pilone caduto sul Ponte della Libertà, ieri per il forte vento una torre faro è crollata in un parcheggio del Porto Nuovo

## Cartoline sotto la neve



### Sulla costa dell'Adriatico

Nevica anche sulle spiagge dell'Adriatico. Nella foto il capoluogo marchigiano sotto la neve. Ad Ascoli e Camerino le scuole resteranno chiuse anche oggi



### Nevica sulle casette

Nelle province di Macerata, Fermo e Ascoli Piceno nevica anche sui centri devastati dal sisma



### A Pompei

Nevica anche sul Parco archeologico di Pompei. Imbiancato il Vesuvio e la zona collinare di Napoli. Temperature vicino allo zero in tutta la Campania: Oggi scuole chiuse nella zona vesuviana, mentre in alcune aree è stato già deciso il potenziamento dei riscaldamenti



# “Colpa degli scambi bloccati Verificare l'efficienza della rete e se c'erano mezzi sostitutivi”

L'esperto di TuttoTreno: “Non è solo colpa di Orte”

## Intervista

**LUIGI GRASSIA**

«**L**a paralisi della rete ferroviaria è stata aggravata dal blocco del treno di Orte,

ma i ritardi e le cancellazioni erano cominciati già prima». Parla Marco Bruzzo, esperto di TuttoTreno, una rivista letta dagli appassionati ma anche dagli ingegneri ferroviari.

**Quindi Orte non è l'origine di tutti i problemi di ieri?**

«No, e lo so di persona, perché il treno di mia moglie già ieri

mattina ha accumulato 225 minuti di ritardo prima che lo stop di Orte potesse avere effetto. Si sono fermati persino i treni fra Roma Termini e Fiumicino, che non c'entrano nulla col resto della rete. E nella prima mattina è stato cancellato in maniera del tutto indipendente (per fare un esempio) il Milano-Venezia».

**Il freddo può giustificare questi i blocchi?**

«In parte. Le “scaldiglie” degli scambi si possono bloccare. Però questo può essere aggravato da problemi di sistema».

**Che tipo di problemi?**

«Per esempio, negli ultimi anni sono stati tolti molti dei “deviatori” che permettono il passaggio di un treno fra un binario e l'altro. Lo si è fatto per ragioni di economia. Questo rende la rete meno flessibile. E vorrei

verificare quanti “punti di precedenza”, altrimenti detti “posti di movimento”, sono rimasti lungo le linee ferroviarie. Sono l'equivalente delle piazzole di sosta in autostrada, e permettono ai treni che non possono viaggiare di farsi da parte senza bloccarne altri. Ma c'è la tentazione di eliminarli, perché con meno posti di movimento si abbassa il costo di gestione della rete».

**Lei ha capito che cosa è successo a Orte?**

«Mi sono arrivate due notizie: una dice che c'è stato un trabordo di passeggeri fra un treno bloccato e uno di soccorso che gli si è affiancato, e un'altra che una motrice si è mossa per agganciare il convoglio bloccato. Oppure sono successe entrambe le cose in due

momenti diversi. Ognuna di queste manovre richiede l'intervento di una “riserva calda”, cioè di un mezzo tenuto di riserva presso una grande stazione, che poi ha dovuto raggiungere Orte bloccando la linea. Trenitalia e Italo si alternano in ogni stazione nel garantire questa copertura, che rappresenta un costo perché richiede di lasciare un mezzo inoperoso. Bisognerà verificare se le “riserve calde” erano effettivamente disponibili».

**È emerso anche un problema di sicurezza?**

«No, la rete italiana è sicura. Per cancellare un treno in Italia basta che una porta sia bloccata. In Francia o Germania lo fanno viaggiare lo stesso. In Italia se non si trova un mezzo sostitutivo non si parte».

© BY NC ND ALLI DIRITTI RISERVATI

### Il guasto

Il caos della rete ferroviaria di ieri è stato aggravato dal blocco del treno di Orte, ma ritardi e cancellazioni erano già iniziati

La rete italiana è molto sicura. Gli standard sono migliori che in Francia e in Germania



**Marco Bruzzo**  
 Esperto della rivista TuttoTreno





*Come mai una nevicata «normale» ha mandato in tilt il traffico ferroviario?*

*La struttura di Rete Ferroviaria Italiana, il gestore della rete, aveva previsto possibili problemi e predisposto contromisure. Ma la neve caduta a Roma e lo stop di due treni hanno provocato il graduale collasso del nodo di Roma.*

*Sono state prese misure insufficienti, dunque?*

*La neve era prevista con questa intensità, anche se non con questa durata: erano state mobilitate 300 persone, tra dipendenti diretti e di aziende esterne, per tenere liberi gli scambi di Roma Termini, che dopo il disastro del 2012 sono stati attrezzati con «scaldiglie» per scongelare la neve. Ma già nella prima mattinata si è visto che a ogni passaggio i treni in transito «scaricavano» sugli scambi ripuliti pesanti blocchi di neve e ghiaccio, che andavano di nuovo spalati a mano.*

*E i treni bloccati sulle linee?*

*Sono stati due: nella prima mattinata è rimasto bloccato per tre ore sulla linea tirrenica l'Intercity Torino-Salerno: la neve ha creato un*

*malfunzionamento delle rete elettrica aerea. Più tardi sulla direttissima Roma-Firenze si è fermato per un surriscaldamento delle guaine un Av Italo partito in ritardo, dimezzando la portata della linea. Nell'uno e nell'altro caso i treni successivi si sono dovuti incolonnare per superare l'ostacolo, accumulando ingenti ritardi.*

*Perché nelle grandi città del Nord Europa, dove nevica, gli scambi ferroviari non gelano e a Roma si?*

*Perché in tutto il mondo le infrastrutture ferroviarie sono progettate sulla base delle caratteristiche meteo prevalenti. A Roma il problema neve si verifica molto di rado, e le contromisure antineve sono molto meno «spinte» rispetto a quelle di Parigi o Berlino, o Verona. [R. GI.]*



# Caos a Termini, l'Italia in tilt Delrio: indagine su Ferrovie

► Ritardi record per gli scambi bloccati ► Da Reggio Calabria a Torino in 29 ore  
Il ministro: individuare le responsabilità E saltano anche i treni dell'alta velocità

## I DISAGI

ROMA L'Italia dei treni si spezza in due perché dieci centimetri di neve a Roma bloccano gli scambi nella stazione più importante del paese, Termini. Ritardi fino a sette ore. Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, infuriato visto che la nevicata era ampiamente annunciata, scrive a Rfi (gruppo Ferrovie) per «individuare eventuali responsabilità». E l'emergenza non è finita perché anche per oggi solo l'80 per cento dei treni dell'Alta Velocità sarà garantito e tutti, comunque, fermeranno a Tiburtina. Se avete un biglietto per l'Alta Velocità oggi informatevi bene sui siti di Trenitalia e Italo e comunque sappiate che è consigliabile partire da Tiburtina se siete a Roma. Si preannunciano gravi disagi anche per i pendolari: solo il 50 per cento dei treni regionali sarà garantito, anche in questo caso consigliabile verificare arrivi e partenze su [viaggiatreno.it](http://viaggiatreno.it).

## LA RESA

Ma torniamo alla Caporetto dei treni di ieri. Il caos comincia a Termini, ma poi si dilata a Tiburtina e nel resto d'Italia. Qualche centimetro di neve su Roma spazza via ogni speranza di viaggiare in treno per tutta Italia. Inutile fissare il tabellone delle partenze alla stazione Termini, la più grande d'Europa: alle 10 appaiono le partenze delle ore 8 che registravano ancora un paio di ore di ritardo. Ci impiegheranno oltre 29 ore ad arrivare da Reggio Calabria a Torino i passeggeri dell'Intercity Ic 794: a causa della neve su Roma il treno ha accumulato 9 ore

di ritardo. E non è andata meglio neanche ai treni dell'Alta Velocità. Sette ore di ritardo per un Frecciarossa che doveva partire da Roma alle 9.20 e invece si è mosso soltanto alle 16. Le cause del disastro per un'emergenza neve annunciata da giorni per l'arrivo di Buran vengono spiegate tecnicamente: «Rimozione di ghiaccio e neve scaricati dal sottocassa dei treni nel percorrere i deviatoi e i guasto di un treno Italo tra Roma e Orte, lungo la linea Roma-Firenze», fanno sapere fonti di Trenitalia. Scambi ghiacciati in pratica, le cosiddette "scaldiglie anticondensa" in tilt, forse. Ma Italo ribatte: «Il guasto a un treno non può provocare un evento così grave: era già partito con tre ore di ritardo da Roma e il treno soccorritore da Termini è arrivato dopo due ore».

Anche oggi verranno cancellati 12 treni ad alta velocità di Italo che ha previsto rimborsi e indennizzi così come Trenitalia dopotutto. Ma il maltempo, in realtà, era annunciato e non giustifica la giornata d'inferno. Tanto che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiesto, su mandato del ministro Delrio, un dettagliato «rapporto in riferimento ai rilevanti ritardi registrati nella circolazione dei treni, nel nodo di Roma e nel Centro-nord del Paese». Per l'Alta Velocità, ad esempio, si sono accumulati ritardi in media di 150 minuti nei collegamenti Roma-Napoli. Per gli Intercity è stata disposta addirittura la cancellazione di tutti i collegamenti da e per Roma.

A mezzanotte c'erano ancora decine di persone in attesa a Termini. Tanto che Trenitalia stava valutando la possibilità di una loro

sistemazione negli alberghi. Complessivamente sono stati tagliati il 20% dei treni a lunga percorrenza e il 70% dei treni del traffico regionale nel Lazio. Ritardi fino a 3 ore sulla tratta Roma-Formia (Latina) poi e i treni ad alta velocità provenienti da Nord e diretti a Napoli si fermavano a Tiburtina e non più a Termini, ma molti passeggeri non lo sapevano. È stato sospeso anche il Leonardo Express, il treno che porta all'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino.

## FROZEN

Tradotto: il caos per migliaia di viaggiatori in partenza, ressa alla fermata dei taxi introvabili, liti e spintoni per riuscire a salire a bordo dei pullman privati diretti all'aeroporto di Fiumicino. È ri-

masto bloccato in treno anche il ministro per i Beni Culturali, Dario Franceschini, che su Twitter scriveva: «Alle 11 sono arrivato a Termini per prendere un treno, sono le 16.40 e sono fermo a Firenze». La star Fiorello: «Fermi! 90 minuti di ritardo. Siamo ad una cinquantina di km da Roma il tempo è splendido. Qui dicono che tra qualche km inizia Frozen».

**Laura Bogliolo  
Mauro Evangelisti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**TAGLIATO IL 20%  
DEI CONVOGLI  
A LUNGA  
PERCORRENZA  
E IL 70% DI QUELLI  
REGIONALI NEL LAZIO**



**Con il trolley nella tempesta di neve nelle vicinanze della stazione Termini: i turisti hanno dovuto faticare nel tentativo di raggiungere i treni e ripartire da Roma (foto EIDON)**



**A subire i disagi dei trasporti, sotto la nevicata e con il gran freddo, sia i turisti sia i lavoratori: qui, tutti in attesa alla fermata del tram di Porta Maggiore (foto EIDON)**



**Un tram preso d'assalto da cittadini e turisti nella zona di Porta Maggiore; ieri il servizio su rotaie ha funzionato a singhiozzo, soprattutto in alcune zone della città**



**Stazione Termini, ore 24: viaggiatori ancora in attesa del treno (foto FRACASSI)**



MALTEMPO E TRASPORTI IN TILT

# Neve e Raggi, Roma ko E nell'Italia sottozero si bloccano le ferrovie

■ Il treno Reggio Calabria-Torino che impiega 29 ore per il tragitto è il simbolo di una giornata di passione per i trasporti italiani. Il gelo ha bloccato gli scambi e i ritardi sono stati mostruosi. Intanto a Roma qualche centimetro di neve manda in tilt la Capitale, mentre la sindaca grillina Raggi è in Messico.

servizi alle pagine 6-7 e 8

NEL CAOS

L'esercito spazza le strade  
Il Comune: non chiamato  
da noi. Ma poi ringrazia

LA POLEMICA

di Francesca Angeli  
Roma

## Due fiocchi e Roma va in tilt Tanto la Raggi sta al caldo...

*Dieci centimetri di neve paralizzano la città. Sindaca in Messico a parlare di clima, torna dopo le critiche*

Neve a Roma? Si chiudono le scuole, ieri e oggi, e si vola in Messico. Colpo di genio di Virginia Raggi. Invece di restare in Campidoglio con i piedi nel fango a sorbirsi noiosissime e inutili polemiche sul fatto che bastano dieci centimetri di neve a paralizzare la Capitale la sindaca se ne va al caldo per partecipare (e qui si vede il guizzo di genio) a una conferenza sul clima. La polemica per la sua assenza è assicurata e i social si intasano per le battute e le frecciate che hanno come bersaglio il sindaco. Dav-

NEL CAOS

L'esercito spazza le strade  
Il Comune: non chiamato  
da noi. Ma poi ringrazia

vero perfido però è il tweet che invece si compiace dell'assenza della Raggi perché «Roma non può sostenere insieme due calamità». L'autore sarà dispiaciuto di sapere che il sindaco, dopo le polemiche, ha

anticipato il rientro e già oggi sarà in Campidoglio.

Ieri la neve ha cominciato a fioccare abbondante durante le primissime ore del mattino dunque i romani si sono svegliati con la città già imbiancata. Tantissimi i disagi: centinaia i passeggeri bloccati alla stazione Termini per treni in ritardo anche perché molti convogli sono stati fermati o deviati verso la stazione Tiburtina dove è stata presa d'assalto la fermata della metro. Molte le corse da e per Roma Termini cancellate da Trenitalia.

Il sindaco ha pensato a chiudere le scuole e l'assessore all'Ambiente, Pinuccia Montanari, ha invitato i cittadini a «limitare gli spostamenti». È stato ignorato chi doveva uscire per andare a lavorare a cominciare da chi presta servizi essenziali come i medici e gli infermieri in ospedale.

Pochissimi infatti i bus in circolazione. Su un totale di circa 1300 mezzi soltanto 480 hanno prestato servizio. Traffico ovviamente in tilt. E se sicuramente la gestione rete ferroviaria esula dalle competenze

del Comune lo è invece il verde cittadino. Molte strade sono rimaste bloccate per la caduta di rami ed alberi che hanno ceduto sotto il peso della neve. La mancata manutenzione mette a rischio la sicurezza dei cittadini e la responsabilità è senza dubbio di Campidoglio.

È per pulire le strade non è rimasta che una soluzione: chiamare l'esercito. Una decisione presa dalla Protezione Civile al termine del Comitato Operativo. Al vicesindaco, Luca Bergamo non era venuto neppure in mente che fosse necessario l'intervento delle Forze Armate per risolvere la situazione. In compenso la Raggi dal Messico nel pomeriggio lancia il seguente tweet: «In contatto costante con Centro operativo della Protezione Civile di Roma Capitale. Grazie a tutti per il grande lavoro di squadra».

La neve offre ai predecessori della Raggi l'occasione per vendicarsi. Gianni Alemanno ironizza sull'assenza della Raggi con un tweet: «Quando tornerai dal Messico, porta il sale». E

pure Ignazio Marino, forse il più deriso dai romani dopo Nerone, colpisce pubblicando su Facebook una foto per sottolineare l'assenza di bus alla stazione Termini.

La nevicata ha imposto pure uno stop alle udienze dei tribunali. Saltate le udienze di due processi di forte risonanza. Il primo vede coinvolto l'ex patron della discarica di Malagrotta, Manlio Cerroni, arrestato per truffa e associazione per delinquere finalizzata al traffico illecito di rifiuti. Nell'altro processo quattro carabinieri sono accusati di aver tentato di ricattare l'ex governatore del Lazio, Piero Marrazzo che era stato sorpreso dai carabinieri a casa del viado Jose Alexandre Vidal Silva, detto Natali.

Ma non ci sono soltanto i sindaci a bacchettare la Raggi. Il Pd ovviamente attacca ironizzando. «E dire che qualche fiocco di neve d'inverno non rientra nei grandi cambiamenti climatici», dice Stefano Pedica del Pd. All'estremo opposto Federico Mollicone di Fratelli d'Italia sbotta: «Mentre il sin-

daco Raggi è in Messico, i romani soffrono i soliti problemi nella circolazione ferroviaria e su gomma».

L'IRONIA VIRTUALE E L'AMARA REALTÀ



PARTENZE				
DIR.	ORA	STAZIONE	ORA	STAZIONE
ICH	704	TORINO P.N.	11:42	507
AV	9638	MILANO CLE	11:56	437
AV	9616	MILANO CLE	12:00	437
AV	9434	VENEZIA S.L.	12:09	407
AV	9528	MILANO CLE	12:38	407
AV	9622	TORINO P.N.	12:56	407
AV	9420	TORINO P.N.	13:03	387
AV	9418	VENEZIA S.L.	13:08	407
AV	9624	MILANO CLE	13:28	387

**LA RETE SCATENATA**  
Mentre la sindaca Raggi pedalava al caldo in Messico, i disagi provocati dalla neve hanno messo in ginocchio la capitale e il web si è scatenato con sfottò di ogni tipo sulla gestione dell'emergenza



**CODE E CAOS TOTALE** Passeggeri disorientati fuori dalla stazione Termini in attesa dei taxi bloccati dal traffico. Ripercussioni sui ritardi dei treni in tutta Italia



GIORNATA DI PASSIONE PER PASSEGGERI (E GOVERNO)

# Delrio inferocito, il caso ferrovie diventa politico

*Il ministero dei Trasporti chiede una relazione. Il selfie di Franceschini sul convoglio bloccato*

**Gian Maria De Francesco**

**Roma** L'immagine emblematica della giornata disastrosa dei trasporti ferroviari in Italia è il selfie del ministro dei Beni culturali, Dario Franceschini, che su Twitter ironizza: «Alle 11 sono arrivato alle stazione Termini per prendere il treno per Ferrara. Sono le 16.40 e siamo fermi a Firenze, ma sono fiducioso che prima o poi ripartirà». Idem per l'esponente di LeU, Nicola Fratoianni. «Fra poco con 4 ore ritardo arriverò, come migliaia di viaggiatori e pendolari, a Roma Termini. Una nevicata ampiamente prevista e annunciata ha messo in ginocchio il nodo

ferroviario più importante d'Italia. Governo prenda provvedimenti verso vertici Rfi e Trenitalia», ha scritto anche lui sul social network.

Quando al politico tocca sperimentare il disservizio spesso patito dal cittadino comune, scatta un viepiù di indignazione. Ecco perché il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha fatto molto più che alzare un sopracciglio facendo trapelare il proprio malcontento per la gestione dell'emergenza. In particolare, il titolare del dicastero di Porta Pia ha chiesto a Rfi, la società del gruppo Fs che gestisce la rete ferroviaria, «se siano state attuate le corrette azioni manutentive e se e quali misure siano state adottate preventivamente, in ragione delle già note previsioni meteorologiche, per tutelare i viaggiatori».

Il ministro non può inforcare il caschetto sulla testa e fare anche l'operaio ma, pur non essendo un tecnico, ha immediatamente compreso come il cuore del problema fosse la Stazione Termini e tutto il nodo ferroviario romano. Per qualche ora si è cercato di condividere la colpa con Italo-Ntv giacché un convoglio si era

bloccato alle porte della Capitale. Ma quel treno era partito con oltre ore di ritardo e il mezzo sostitutivo era a sua volta partito da Termini con altre due ore di ritardo. Insomma, Delrio ha capito e intende capire ancora meglio perché una decina di centimetri di neve abbia bloccato gli scambi mandando il traffico ferroviario nazionale in tilt. Soprattutto perché si è sotto elezioni.

«Non è possibile che le Ferrovie dello Stato blocchino i treni ogni volta che nevicata, non succede negli altri Paesi, è incapacità di fare manutenzione e prevenzione», ha commentato il candidato governatore del Lazio per il centrodestra, Stefano Parisi, deplorando la cattiva gestione dell'emergenza da parte di Comune di Roma e Regione e sostenendo che, al loro posto, «mi sarei comportato in modo tale da attrezzare i nostri trasporti pubblici, comprese le Ferrovie». Giovanni Paglia di LeU ha rincarato la dose. «Amministratore delegato, presidente e consiglieri di amministrazione di Ferrovie dello Stato sono pagati centinaia di migliaia di euro l'anno per far funzionare un servizio essenziale, anche in caso di maltempo ordinario. Dopo una giornata come questa, le dimissioni sono un fatto dovuto. Non è populismo, ma etica della responsabilità», ha dichiarato.

L'insofferenza di Delrio si genera proprio su questo punto. La politica non si può invocare come causa di ogni male, ma la «renzizzazione» di molte società a controllo pubblico le espone, quasi in automatico, alla polemica quando qualcosa non funziona. E le cose non funzionano. Oggi tutti i treni alta velocità, garantiti all'80%, in arrivo e partenza da Roma fermeranno nella stazione Tiburtina, mentre i treni regionali laziali funzioneranno al 50 per cento. Prenderse la con il governo è il minimo.



**SU TWITTER**  
 Il ministro Franceschini ha postato una sua foto su un treno a Termini: doveva partire alle 11, alle 16,40 era ancora lì



## I cellulari nel cassetto costano (all'ambiente)

di DAVIDE ILLARIETTI

23

### Male nostrum

Ogni anno in Italia 9-10 milioni di smartphone usati diventano rifiuti elettronici

L'importanza del riuso (e le start up che fanno questo lavoro): produrne di nuovi ha costi per l'ambiente

In molti Paesi del Terzo Mondo lo sfruttamento di materie prime è causa di conflitto

# I cellulari (velenosi) nel cassetto

di DAVIDE ILLARIETTI

**D**ue giovani, in un ufficio di Milano, da mesi si dedicano notte e giorno a un cassetto presente in ogni casa d'Italia. La collocazione varia - in cucina, soffitta, cantina - come le stime sul contenuto. Fabian Thobe e Alessandro Faccin hanno fatto i conti mille volte. «In dieci anni il valore dovrebbe aver raggiunto i 20 miliardi di euro», calcolano. L'equivalente di due finanziarie in circuiti e microchip fuori uso, o fuori moda. Ogni anno in Italia 9-10 milioni di smartphone usati diventano rifiuti elettronici (Raee) ma nella mente dei proprietari potrebbero sempre tornare utili: così li chiudono nel cassetto. I due giovani hanno fondato una startup - riCompro - per recuperarli, ma «è tutt'altro che semplice» ammettono.

#### Materie prime e guerre

Secondo dati ufficiali, la domanda di materie prime come litio e cobalto per il settore hi-tech è triplicata negli ultimi tre anni, e raddoppierà entro il 2020. Arrivano per lo più dal Terzo Mondo con costi - ambientali e umani - altissimi: per l'Ocse lo sfruttamento delle miniere di cobalto e tantalio in Congo, ad esempio, è la causa del conflitto civile che dal

1998 insanguina il paese. Quattro anni fa l'Italia ha recepito una direttiva Ue che promuove il riciclo dei minerali "a rischio". Come? Per Danilo Bonato del consorzio non profit Remedia, convincere i cittadini a togliere i loro vecchi cellulari dai cassette avrebbe «un impatto ambientale e sociale enorme»: un piccolo gesto che in realtà «è un grande atto di responsabilità e impegno a beneficio del pianeta e delle popolazioni svantaggiate». Assieme al Politecnico di Milano, nel 2011 Remedia ha creato l'osservatorio E-Waste Lab, per studiare il problema. In media, ogni anno 19 milioni di nuovi telefonini vengono immessi sul mercato italiano: «Di questi - spiega Bonato - nove su dieci sono smartphone, e hanno una vita media di tre anni. Il problema è quanti telefonini allo stesso tempo escono dal mercato perché usurati, rotti, o semplicemente perché è uscito un nuovo modello». Una parte di questi "rifiuti" sono, in realtà, perfettamente funzionanti o quasi. Negli ultimi anni sono nate startup che ne promuovono il riuso: la citata riCompro, la francese Back Market (sbarcata in Italia nel 2016) o Trendevice.it, per citarne alcune. Le abitudini dei consumatori, però, sono cambiate poco. Secondo un'indagine condotta da riCompro, il grosso dei telefonini italiani (52 per cento) finisce ancora

in un cassetto di casa; solo lo 0,5 per cento viene buttato e, si spera, riciclato. Il resto passa in mano ad amici o parenti - il 23 per cento. «Solo una minima parte dei nostri telefonini viene riparato e rimesso sul mercato. Eppure la tecnologia disponibile permette di recuperare praticamente tutto, ad eccezione di rari casi», spiegano Thobe e Faccin.

I due giovani startupper spaccettano e riconfezionano telefonini senza sosta in una stanza nell'Impact Hub di Milano, un incubatore dedicato all'innovazione sociale. «Abbiamo cominciato un anno fa e le richieste sono in grande aumento. Riceviamo smartphone usati da tutta Italia, e siamo solo agli inizi», spiegano: «Il circuito virtuoso del riuso è rallentato dai produttori, per interesse, ma è l'unica strada davvero sostenibile. Perché distruggere prodotti e riciclare le materie prime, quando si può semplicemente aggiustarli?». Nell'ufficio di riCompro i telefonini vecchi vengono analizzati, affidati a un tecnico per le riparazioni, quindi rivenduti. In gergo si dice "ricondizionati". Ma quanti, degli smartphone sul mercato, hanno questa seconda chance? In Germania il 16 per cento, in Inghilterra il 20, il 23 per cento negli Usa. In Italia meno di un apparecchio su dieci: lo dice un'indagine condotta l'anno scorso da Deloitte.

## Accumulatori seriali

Resta il problema degli antenati dello smartphone, telefoni fissi, cordless rotti, cellulari analogici: ogni casa italiana ne conserva un campionario per quell'istinto nostalgico,

che fa di un consumatore su due un dannoso accumulatore di Raee. La grande distribuzione (da Euronics a Mediaworld) è stata costretta dalla legge a ritirare i vecchi elettrodomestici. Non mancano le buone pratiche: Coop, ad esempio, nel 2017 ha avviato una raccolta sperimentale in

due punti vendita di Milano. In Lombardia e Sicilia sono sorti i primi impianti idro-metallurgici per il riciclo dei rifiuti elettronici, che fino a ieri dovevano arrivare (inquinando) in Belgio o in Germania. Ma la strada è ancora lunga. E i cassetti ancora pieni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Spazzatura, 497 kg l'anno pro capite



martedì 27

Aumenta la quantità di **rifiuti prodotti dagli italiani**. In base all'ultimo **rapporto Ispra**, nel 2016, il quantitativo di rifiuti urbani prodotti, a livello nazionale, è stato pari a **30,1 milioni di tonnellate**, con un aumento rispetto al 2015 del 2 per cento (+590 mila tonnellate circa). La produzione

*pro capite* ha raggiunto **497 chilogrammi per abitante/anno** con un **aumento del 2,1 per cento** tra il 2015 e il 2016. La crescita interessa tutto il territorio, con un aumento percentuale più rilevante nel Nord Italia (+3,2%) e più contenuto nel Sud (+1,1%) e nel Centro (+0,9%).

## I numeri

TELEFONINI IMMESSI NEL MERCATO ITALIANO OGNI ANNO (media ultimi 3 anni)



### 9-10 milioni

finiscono nei cassetti degli italiani per un valore complessivo di 2 miliardi di euro (un italiano su due, **52%**)

**23%** lo regala



**6%** lo vende ad amici o conoscenti



fonte: Remedia - riCompro 2017 - Deloitte 2017

**+20%** il tasso di crescita annua dei telefoni riciclati

**15** i consorzi che ci occupano del recupero dei Raee in Italia

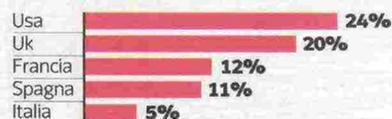
**6.000** le aziende che vendono telefonini e prodotti elettronici in Italia

**300.000 tonnellate** nel 2017



## LA RIVENDITA

I consumatori che rivendono lo smartphone usato ad aziende per il riciclo online, o ad operatori



Corriere della Sera

# 19

**Milioni** di telefoni vengono ogni anno immessi sul mercato italiano: 9 su 10 sono smartphone e durano 3 anni

## E-Waste Lab

Il Laboratorio che studia il tema del riciclo dei Raee è stato creato attraverso una partnership fra il Consorzio ReMedia, il Politecnico di Milano, la Regione Lombardia, Amsa, Stena Spa e Assolombarda



[www.consorzioremedia.it](http://www.consorzioremedia.it)

Il consorzio si occupa di gestione ecosostenibile dei rifiuti tecnologici. Rappresenta l'impegno di oltre 1400 aziende

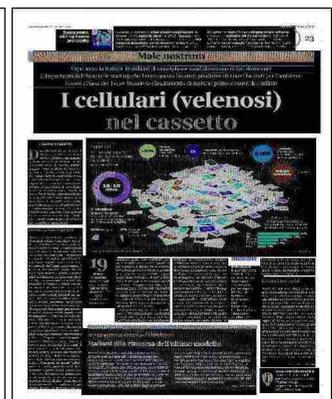
In aumento la spesa per i telefonini

## Italiani alla rincorsa dell'ultimo modello

Perché gli italiani hanno tanti cellulari vecchi e abbandonati nei cassetti? Perché ne comprano sempre di nuovi. Infatti, in nove anni, dal 2007 al 2016, la spesa per l'acquisto di smartphone è cresciuta in Italia del 190 per cento. Nel solo 2016, 22,8 miliardi di euro sono andati nell'acquisto di cellulari, servizi di telefonia e traffico dati. È quanto emerge dal 14esimo Rapporto Censis che fa il punto sul mercato degli strumenti di comunicazione. Analizzando il costo dei nuovi smartphone, oltre un quinto degli acquirenti

ha speso più di 400 euro, mentre per il 17 per cento degli utenti il costo del nuovo dispositivo era compreso nella fascia tra 170 e 249 euro. A seguire, con il 15,2 per cento, la fascia tra 125 e 169 euro. In base all'ultimo rapporto Eurispes presentato il 30 gennaio scorso, nove italiani su dieci hanno un telefonino del quale spesso fanno un uso pericoloso (camminando 54,3% o guidando 23%) e nel 35% dei casi rincorrono l'ultimo modello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I VENT'ANNI DEL TUF**

# Una spinta a privatizzare, alleggerire e tutelare

di **Marco Onado**

**I**l Testo unico della finanza - di cui cade in questi giorni il ventennale - completò il processo di trasformazione

dell'ordinamento finanziario italiano e consentì di portare a termine il processo di privatizzazione (il più vasto attuato dai Paesi avanzati in quegli anni) che diede una duplice assicurazione ai mercati internazionali: che il processo di rientro del debito pubblico accelerato dai governi Ciampi e Prodi era credibile e che il mercato italiano era presidiato da difese dell'investitore all'altezza dei migliori standard internazionali.

Va ricordato che il decennio era iniziato sotto cattivi auspici: una grave crisi che aveva gettato la lira fuori dallo Sme, il

fallimento del sistema bancario meridionale, una forte depressione economica e il terremoto di Mani pulite con tutte le conseguenze politiche che ne sono derivate. Ma mentre moriva la Prima repubblica e con essa una parte non piccola del vecchio tessuto economico e finanziario, l'Italia realizzava una riforma profonda del suo ordinamento. Il Testo unico bancario e la legge sull'intermediazione finanziaria all'inizio del decennio, il Testo unico finanziario alla fine.

Non è un caso che la Commissione che ha lavorato per la preparazione delle nuove

norme fosse presieduta da Mario Draghi, che in qualità di Direttore generale del Tesoro era in prima linea nei processi di privatizzazione e il referente principale degli investitori internazionali da cui dipendeva il successo delle operazioni di privatizzazione. Tanto che egli non solo presiedette tutte le numerose riunioni della Commissione, ma ebbe un ruolo indiscusso di leadership nelle peraltro rare occasioni in cui è emersa qualche differenza nelle posizioni dei due principali attori, cioè la Banca d'Italia e la Consob.

Continua ► pagina 11

**Il cantiere della riforma.** Dall'opera di mediazione alle (poche) modifiche introdotte dal Parlamento

# Spinta a semplificare, privatizzare e tutelare di più

di **Marco Onado**

► Continua da pagina 1

**L**e parole d'ordine erano: semplificazione (si voleva una legge che facesse prevalere i principi generali sulla burocratica elencazione dei precetti); privatizzazione (in particolare completo superamento della natura pubblica delle borse); rafforzamento delle difese degli investitori. Quest'ultimo era allora l'esigenza più acuta: il diritto societario italiano non era considerato all'altezza dei tempi e nelle graduatorie internazionali di ricerche specializzate occupava un posto di retroguardia. Inoltre, la legge sull'Opa (introdotta in Italia pochi anni prima per recepire una direttiva europea) aveva urgente bisogno di una manutenzione straordinaria.

La Commissione lavorò intensamente, affiancata da un Comitato di esperti di alto profilo, in uno spirito di collaborazione che dimostrava quanto le istituzioni rappresentate e i singoli componenti fossero consapevoli dell'importanza storica di quella riforma. Tanto è vero che il testo proposto al Go-

verno venne corretto dal Parlamento in due punti: quello che assegnava forti poteri di indagine alla Consob nei casi di manipolazione di mercato e quello che prevedeva una disciplina speciale per le grandi popolari quotate. Sul primo punto, qualche anno più tardi la direttiva europea scavalcò "a sinistra" la commissione e costrinse a introdurre molti dei -bis e -ter di cui è oggi costellato il testo. Sul secondo, è inutile infierire dopo quello che è successo negli ultimi anni.

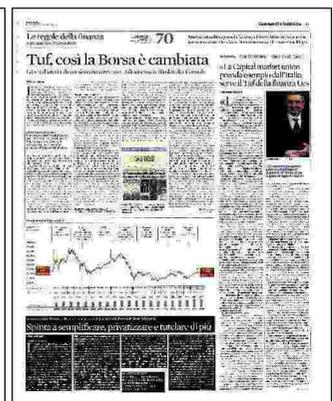
La legge venne accolta con grande favore e, nelle graduatorie già ricordate, l'Italia fece un balzo in avanti sensazionale, passando da posizioni vicino alla retrocessione alla zona Champions. Un riconoscimento internazionale di tutto rispetto che premiava lo sforzo della Commissione e del governo. C'era però un ottimismo di fondo nel clima di allora che è andato in parte deluso: l'idea che un nuovo quadro normativo avrebbe favorito il rinnovamento delle imprese italiane, afflitte dalla chiusura dei modelli proprietari e dalla riluttanza alla quotazione in Borsa. In realtà la riforma della normativa era una condizione necessaria, ma non suf-

ficiente. Come è dimostrato dalla difficoltà di aumentare la dimensione della Borsa italiana rispetto ad altri Paesi o come dimostrò subito in modo drammatico il caso Telecom. A pochi mesi dall'entrata in vigore del Tuf e della privatizzazione del colosso telefonico, venne lanciata un'Opa che avrebbe finito per scaricare sulla società una montagna di debiti. Il successo non fu determinato dalle nuove norme (anzi con le vecchie l'onere per uno scalatore avrebbe potuto anche essere inferiore), ma dal fatto che il settore privato italiano non colse l'invito di Draghi e del governo a costituire un nocciolo duro di investitori capaci di garantire stabilità nella fase di transizione. L'esile pacchetto che venne messo insieme da imprenditori che si illudevano che valesse ancora il principio che le azioni si pesano, non si contano, fu ovviamente travolto e da allora le strategie e lo sviluppo tecnologico della società sono state condizionati pesantemente dal fattore finanziario. Fu il primo esempio (altri ne seguiranno negli anni successivi) che le riforme sono sì importanti, ma bisogna sapersele meritare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## ALLA PROVA DEI FATTI

Poco dopo, il caso Telecom dimostrò in modo drammatico che le riforme sono sì importanti ma bisogna sapersele meritare



# Per il 25% della divisione attesi 2 miliardi Deutsche Bank accelera sull'Ipo dell'asset management

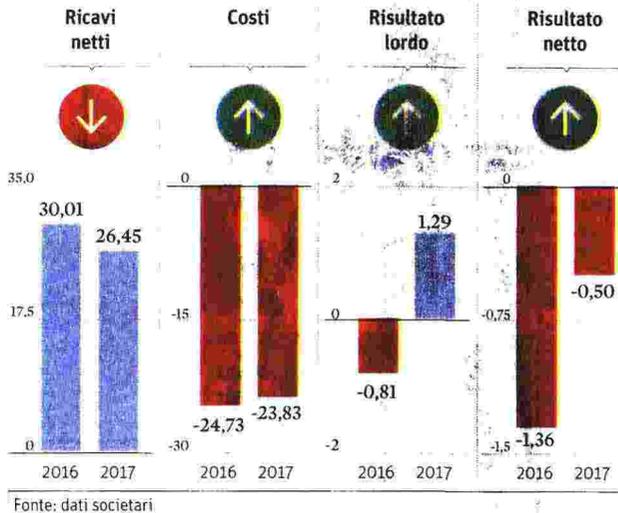
Deutsche Bank stringe i tempi per quotare in Borsa il colosso dell'asset management, DWS, che gestisce 700 miliardi di euro. Entro Pasqua il primo gruppo di credito tedesco collocherà il 25% della controllata, per un controvalore compreso tra 1,5 e 2 miliardi di euro che servirà a finanziare il dividendo per gli azionisti.

Isabella Bufacchi ▶ pagina 35



## I numeri di Deutsche Bank

Dati in miliardi di euro



**Credito.** Stretta sull'Ipo della controllata: il big tedesco metterà sul mercato entro Pasqua il 25% di DWS - Il gruppo ha 700 miliardi di attivi in gestione

# Deutsche Bank quota l'asset management

Atteso un incasso di 1,5-2 miliardi: un «tesoretto» per distribuire un dividendo agli azionisti

Isabella Bufacchi

FRANCOFORTE. Dal nostro corrispondente

Il colosso DWS con 700 miliardi di attivi in gestione sarà ancora per poco posseduto al 100% dal gruppo Deutsche Bank. Entro Pasqua, con il suo nuovo marchio di due linee argentee che puntano al rialzo e tante speranze di crescere nel redditizio mercato europeo dell'asset management, DWS sarà quotata in Borsa: Deutsche Bank cederà il 25% con un'entrata attesa tra 1,5 e 2 miliardi di euro, un incasso che rimpolperà il tesoretto per distribuire un dividendo che piaccia agli azionisti e che plachi l'onda lunga della disaffezione, soprattutto in Germania. Se quella di DWS non sarà la più grande Ipo dell'anno in Germania, non lo sarà per poco, seconda solo a quella dello spin off dell'attività nel settore sanitario di Siemens.

È dunque un'operazione di peso per il mercato tedesco

### LA STRATEGIA

L'indipendenza dalla banca dovrebbe consentire di spiccare il volo: in Europa 7.100 miliardi sono parcheggiati in cash e depositi

ma anche per quello europeo, lo sbarco in Borsa di DWS. «Finalmente indipendenti», titolava ieri Faz. E «la finestra» preannunciata circa un anno fa si è infine aperta, con la società di gestione che arriva al grande passo con i conti in ordine. Dopo un 2016 da dimenticare, con flussi netti in uscita per 39 miliardi che avevano fatto calare gli asset under management di 25 miliardi, il 2017 si è chiuso con il ritorno dei flussi netti positivi per 15,8 miliardi: gli investitori istituzionali, soprattutto americani, che si erano allontanati da DWS per la serie di cattive notizie sulla Deutsche Bank (i timori sulla liquidità e i colpi inferti dalle cause in Usa sulle mortgage backed securities), «sono tornati e stanno tornando», ha commentato un portavoce della società di gestione, la seconda in Europa in termini di assets dopo Amundi e con il fiore all'occhiello di Top Dividende, il fondo più grande in Europa. Uno dei punti

deboli della catena, stando alle lamentele dei clienti di DWS, era quello di dover condividere con Deutsche Bank la parte infrastrutturale, i sistemi IT, il reparto legale: in vista della quotazione in Borsa, DWS si è già riorganizzata separando e rendendo indipendenti 1.400 dipendenti che lavorano in quei comparti, considerati «la spina dorsale» della società.

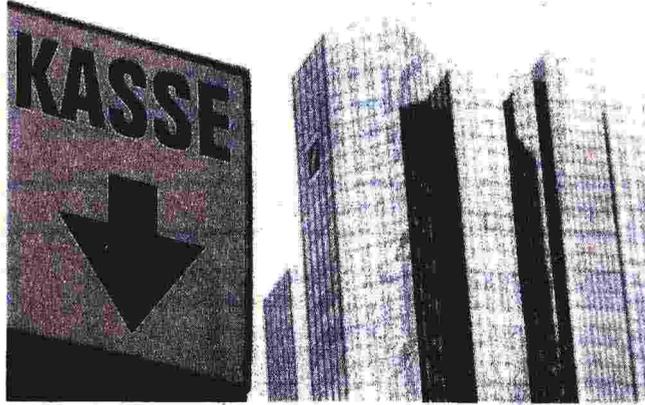
L'indipendenza, l'autonomia, l'autodeterminazione da Deutsche Bank (che la possiede al 100% dal 2004) sono tutti obiettivi ai quali mira DWS con la quotazione in Borsa del 25% del capitale. Il legame troppo stretto con Deutsche Bank, un gruppo bancario che nonostante sventoli uno dei più solidi Ceti in Europa non gode ancora della fiducia incondizionata del mercato, non avrebbe consentito di spiccare il volo alla società di gestione che vuole crescere dagli attuali 700 miliardi. Il 55% dei clienti di DWS sono

istituzionali, ma ci sono margini: in Europa 7.100 miliardi sono parcheggiati in cash e in depositi, aggredibili dalle società di gestione che si spartiscono per ora un mercato dell'asset management europeo da 4.000 miliardi. DWS va già molto bene in Italia e in Spagna, due mercati di punta dei prodotti d'investimento cross border europei, ma c'è da fare di più.

Deutsche Bank, tuttavia, continuerà ad avere il suo tornaconto da questa gallina dalle uova d'oro: il mercato dell'asset management è redditizio e in prospettiva, con il rialzo dei tassi, dovrebbe tornare ad esserlo sempre più. Il gruppo intanto si prepara per lo stacco del dividendo, in aprile. Il fatto che avrebbe avuto un utile nel 2017, se non fosse arrivata la stangata della supertassa americana, non ha entusiasmato il mercato che continua a penalizzare in Borsa il primo global player europeo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

REUTERS



**Svolta nell'asset management.** La sede di Deutsche Bank



**Audizione all'Europarlamento.** Bce ottimista sulla ripresa ma la politica monetaria deve restare accomodante

# Draghi insiste: uscita cauta dal Qe

«Serve ancora pazienza per riportare l'inflazione vicina al due per cento»

**Beda Romano**

BRUXELLES. Dal nostro corrispondente

La Banca centrale europea continua a essere ottimista sul futuro della ripresa economica nella zona euro, che ieri in una audizione parlamentare il presidente Mario Draghi ha definito «robusta». Ciò detto, resta necessaria una politica monetaria accomodante per riportare l'inflazione a livelli ottimali. In questo senso, il banchiere ha lasciato intendere che l'istituto monetario dovrebbe muoversi con cautela nel decidere quando abbandonare gli acquisti di titoli sul mercato.

«L'economia della zona euro si sta espandendo in modo robusto, la crescita è più forte di quanto atteso ed è anche più equamente distribuita tra i settori e le aree di quanto lo sia stato dai tempi della crisi finanziaria», ha detto il presidente Draghi. Secondo gli ultimi dati, il Pil dell'unione monetaria è cresciuto del 2,5% nel 2017 «riflettendo un forte andamento dell'economia interna, in particolare per quanto riguarda i consumi privati e gli investimenti».

La crescita è robusta, ma «allo stesso tempo l'inflazione deve ancora mostrare segnali più

convincenti di un aggiustamento verso l'alto», ha osservato il presidente della Bce in una audizione dinanzi alla commissione affari monetari dell'assemblea parlamentare. Il tasso di inflazione nella zona euro oscilla dal maggio dell'anno scorso intorno all'1,3-1,5% annuo, ancora lontano da un obiettivo appena sotto il 2,0 per cento. In gennaio, i prezzi al consumo sono saliti dell'1,3% annuo.

Nella sua audizione, il banchiere centrale si è detto certo che l'inflazione tornerà a salire a un certo punto, permettendo alla Bce di abbandonare la straordinaria politica monetaria che l'ha portata a ridurre il tasso di riferimento allo zero. «Ciò detto, le incertezze perdurano. In particolare la recente volatilità sui mercati, in particolare relativa al cambio, richiede un attento monitoraggio sull'impatto che potrebbe avere per la stabilità dei prezzi». Il timore è di assistere a una stretta monetaria non voluta.

«Anche se il forte slancio dell'economia ha chiaramente rafforzato la nostra fiducia nelle prospettive d'inflazione - ha aggiunto il banchiere centrale - servono ancora pazienza e persistenza riguardo alla politica

monetaria» per riportare l'inflazione vicino al 2 per cento. Il presidente della Bce ha suggerito così ai suoi colleghi nel Consiglio direttivo cautela nel rivedere il piano di acquisto di titoli sui mercati. Per ora, ha detto, una possibile estensione oltre il settembre 2018 «non è stata discussa» dai governatori.

A proposito della necessità delle banche della zona euro di ridurre ulteriormente l'ammontare di crediti in sofferenza, il banchiere centrale ha ribadito che l'obiettivo delle autorità europee è di permettere una dismissione dei titoli di cattiva qualità che sia «la più rapida e la più semplice possibile». Ha poi aggiunto il presidente della Bce: «Nel caso la dismissione comporti conseguenze sociali, accogliamo positivamente l'eventuale possibilità per la mano pubblica di mitigarne l'impatto».

Sempre a proposito delle sofferenze bancarie, Mario Draghi ha ribadito la necessità di completare l'unione bancaria. Sul tavolo dei governi vi è la creazione di una garanzia in solido dei depositi con una condivisione dei rischi che vada di pari passo con una riduzione dei rischi. In questo secondo campo,

il banchiere ha citato oltre ai titoli creditizi di cattiva qualità, anche gli attivi finanziari di livello II e III, che includono i derivati, precisando che gli accantonamenti di capitale su questo fronte sono «adeguati».

Il banchiere centrale ha poi esortato il Parlamento europeo ad approvare la modifica dell'articolo 22 dello statuto dell'istituto monetario che permetterà alla banca di poter vigilare sulle controparti centrali presenti in paesi terzi quando queste sono responsabili di un elevato ammontare di contratti in euro. L'iniziativa è dettata dalla prossima uscita del Regno Unito dall'Unione, e dal fatto che dal 30 marzo 2019 la piazza londinese sarà fuori dal controllo diretto delle autorità comunitarie.

La stessa commissione affari monetari ha ascoltato ieri il nuovo vice presidente della Bce, Luis de Guindos. Quest'ultimo ha tenuto un discorso in linea con l'ortodossia europea, ma la sua presenza nel governo Rajoy e il suo passato in Lehman Brothers sono stati criticati. I deputati sono chiamati a esprimere un parere non vincolante sulla designazione dei governi. Dal canto suo, lo stesso Draghi ha notato che il principio dell'indipendenza della Bce è sancito nei Trattati.

## DE GUINDOS SOTTO ESAME

Il nuovo vicepresidente Bce è stato criticato per il passato in Lehman e poi nel governo spagnolo. Il parere dei deputati non è però vincolante



**ASSICURAZIONI**

**Intesa Sanpaolo pronta allo sbarco nelle polizze online**

Laura Galvagni ▶ pagina 36

**Assicurazioni.** La Divisione Insurance punta a catturare anche clienti extra captive: si valuta la costituzione di una società ad hoc per il canale diretto

# Intesa pronta per le polizze online

Fioravanti: «Soddisfatti dei nostri risultati, ora diventeremo la quarta compagnia nel danni»

**Laura Galvagni**

L'ulteriore sviluppo della divisione Insurance di Intesa Sanpaolo è uno dei passaggi cruciali del nuovo piano strategico varato da Ca' de' Sass il 6 febbraio scorso. E per generare nuova crescita l'attenzione, consolidata la posizione nel comparto Vita che proseguirà la propria strategia multiramo e nelle unit linked con protezione, è tutta concentrata sul Danni. Tanto che l'obiettivo è particolarmente ambizioso: «Puntiamo a 2,5 miliardi di euro di premi complessivi al 2021. Intendiamo diventare la quarta compagnia del paese nel Danni e in particolare la prima nel non motor retail», ha spiegato in questo colloquio con *Il Sole 24 Ore* Nicola Maria Fioravanti, responsabile della divisione.

All'ascesa dovrebbero contribuire diversi fattori. Innanzitutto una maggiore penetrazione sul canale bancario: «Intesa Sanpaolo ha 12 milioni di clienti, di cui 2 milioni assicurati con noi, si tratta di poco meno del 17%. Evidentemente qui ci sono importanti spazi di crescita». Non solo, la divisione Insurance è pronta a guardare

anche fuori dal perimetro di gruppo: «Dobbiamo pensare di lavorare anche in un'ottica più innovativa, per esempio sviluppando una piattaforma digitale, un canale diretto». In altre parole, la divisione sta considerando la possibilità di vendere polizze online. E per farlo è possibile che venga costituita una società dedicata: «questo è un tema sul quale faremo delle valutazioni», ha sottolineato Fioravanti. Le più grandi compagnie assicurative hanno già dato vita a progetti simili qualche anno fa, basti ricordare le varie Direct Line, Genertel, Genialloyd piuttosto che Linear. Un asset come questo appare dunque indispensabile per dare linfa agli ambiziosi progetti. L'intenzione, d'altra parte, «è quella di raggiungere anche una clientela extra-captive» e il modo più semplice appare quello della piattaforma digitale.

In ragione di questo «andrà aggiornato anche il nostro portafoglio prodotti». Sulla scorta di ciò il prossimo giugno verrà «proposta una nuova modalità di offerta: il prodotto ombrello», ha spiegato il manager. L'idea è quella di servire,

in maniera più ampia, la clientela retail e in virtù di ciò di garantire la possibilità ai sottoscrittori di tutelare il proprio patrimonio. «Il nuovo prodotto assicurativo consentirà al cliente di acquistare, togliere, aggiungere e modificare diverse garanzie e servizi a seconda dell'esigenza e del momento», ha aggiunto Fioravanti. L'evoluzione porterà con sé la necessità di formare: «Abbiamo un programma di formazione per 30 mila colleghi, per farli diventare esperti della tutela». Al servizio di questo progetto verranno integrati 200-220 specialisti che avranno il compito di preparare il personale per lo sviluppo commerciale del ramo Danni. Più in generale saranno 500 le forze nuove che irrobusteranno la divisione Insurance. Un numero rilevante funzionale al fatto che la crescita futura avrà bisogno di forze adeguate per gestire la nuova mole di premi.

Una mole «che crescerà in maniera graduale», ha spiegato Fioravanti. Intanto alla spalle c'è «il successo del precedente business plan che ha dato grande soddisfazione al Gruppo Intesa

Sanpaolo e che ha creato una realtà che, solo sul piano del business assicurativo, vale l'11% del risultato lordo ma arriva a pesare fino al 25% se si sommano anche le commissioni legate alla distribuzione dei prodotti», ha commentato Fioravanti. La divisione Insurance, d'altra parte, ha chiuso il bilancio 2017 con 150 miliardi di masse gestite, 22,5 miliardi di premi lordi nel vita, 431 milioni di produzione lorda nel danni e un utile netto di 639 milioni. Risultati raggiunti grazie a una crescita media annua del 5% dei ricavi e del 6% dei profitti a partire dal 2014. Questo ha fatto sì che la realtà diventasse la prima compagnia nel mercato assicurativo in Italia, in particolare la prima nel vita e la prima nel danni sul canale bancassurance, forte peraltro di una solidità patrimoniale che si traduce in un indice di Solvency II secondo la formula standard pari al 236%. Ciò a fronte di un combined ratio che si posiziona su livelli di eccellenza: il 77%, complice un loss ratio del 27%. Frutto anche del fatto che tutte le polizze auto hanno la scatola nera incorporata.

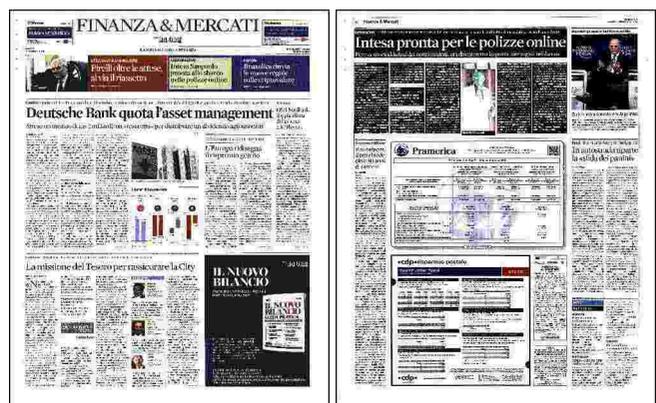
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nicola Maria Fioravanti

**INUMERI**

La divisione ha chiuso il 2017 con 150 miliardi di masse e 22,5 miliardi di premi vita. Crescita media annua del 5% dei ricavi dal 2014



# «Indipendenza Bce garantita dai trattati Molta volatilità, non c'è guerra di valute»

Draghi: giudizio su De Guindos l'8 marzo. Lo spagnolo: un politico può difendere l'autonomia

DAL NOSTRO INVIATO

**BRUXELLES** Due audizioni separate e consecutive, nella commissione Econ dell'Europarlamento, hanno chiamato in causa possibili rischi per l'indipendenza della Banca centrale europea (Bce). Il presidente dell'istituzione di Francoforte Mario Draghi e poi il controverso ministro delle Finanze spagnolo Luis de Guindos, designato come nuovo vicepresidente della Bce dai colleghi dell'Eurogruppo/Ecofin, hanno rassicurato. Ma alcune parole taglienti di Draghi e il discorso passato di de Guindos, notoriamente da anni filo-Berlino, hanno lasciato dubbi tra alcuni eurodeputati.

Il presidente della Bce ha annunciato che «l'8 marzo» la sua istituzione renderà noto il parere di rito (non vincolante) sulla designazione del nuovo

vicepresidente, che sarebbe il primo politico a passare da un governo alla banca centrale della zona euro, organismo tecnico indipendente. «Il quadro istituzionale è il nostro scudo contro ogni interferenza politica», ha risposto Draghi agli eurodeputati in relazione alle caratteristiche di de Guindos, accusato anche di conflitto d'interessi per essere stato scelto dagli stessi colleghi dell'Eurogruppo/Ecofin. «Non sta a me discutere in questa occasione del candidato raccomandato dall'Ecofin», ha precisato Draghi, anticipando che dall'Eurotower «sarà espressa una valutazione sulle sue competenze in materia di politica monetaria e bancaria».

Si tratta proprio dei punti deboli del ministro delle Finanze spagnolo, che non ha competenza operativa di politica monetaria (materia base per un banchiere centrale).

Quando era alla banca d'affari Usa Lehman Brothers, che fu travolta dalla crisi finanziaria, da numero uno per Spagna e Portogallo fu collegato perfino a una vendita di titoli risultati «tossici».

De Guindos, parte di un governo di centrodestra, si è difeso ridimensionando le critiche e promettendo di mostrarsi «un fermo difensore dell'indipendenza della Bce» perché la considera fondamentale «per tenere bassa l'inflazione».

Quando detto da Draghi può far ritenere che il consiglio esecutivo della Banca Centrale europea, composto di sei membri finora tutti tecnici, non intende consentire comunque al nuovo vicepresidente di mettere in discussione le decisioni indipendenti di politica monetaria. Oggi gli eurodeputati della commissione Econ devono votare (in modo non vincolante) sul nuovo vicepresidente della Bce.

Dall'audizione, nonostante le domande critiche, è emersa una certa disponibilità ad approvare lo spagnolo a maggioranza. Dopo il parere degli eurodeputati e dell'Eurotower, la decisione definitiva spetta al Consiglio dei capi di Stato e di governo il 22 marzo.

Draghi, valutando lo scenario macroeconomico, è stato incoraggiante sulla ripresa «robusta e più forte di quanto previsto in precedenza». Ha ammonito sulla «crescita delle retribuzioni rimasta modesta» e sugli «attivi illiquidi del settore bancario», promettendo «pazienza e perseveranza» nel portare avanti la sua politica monetaria espansiva, spesso criticata da Berlino. E ha aggiunto: «Non c'è alcuna guerra delle valute di cui si possa parlare», ma «la recente volatilità nei mercati finanziari, specie nel tasso di cambio, merita particolare attenzione».

**Ivo Caizzi**

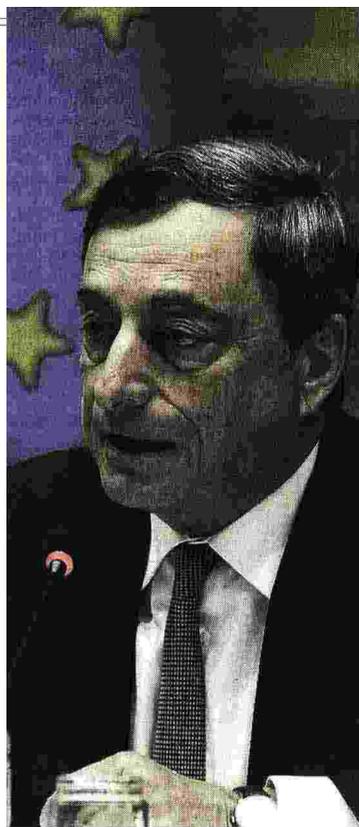
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La scelta

La decisione definitiva spetta al Consiglio dei capi di Stato e di governo il 22 marzo

## Audizione

Il presidente della Banca centrale europea Mario Draghi. Ieri in audizione in Commissione affari economici dell'Europarlamento



## Il cambio



Corriere della Sera



# L'apertura di Embraco-Whirlpool: siamo pronti a trovare soluzioni

La multinazionale e i 497 licenziamenti: impegno a lavorare con sindacati e governo

**MILANO** Embraco torna sui propri passi almeno parzialmente e apre al dialogo con il governo e i sindacati, che da settimane stanno portando avanti una battaglia per salvare il posto ai 497 lavoratori dello stabilimento di Riva di Chieri, dopo che l'azienda brasiliana del gruppo Whirlpool ha comunicato il 10 gennaio scorso la decisione portare via dall'Italia la produzione, mantenendo invece la presenza commerciale, per andare in Slovacchia.

Il cambio di rotta lo spiega da San Paolo Vanessa Costa, portavoce dell'azienda: «Embraco è consapevole delle proprie responsabilità nei confronti dei propri dipendenti e si impegna a lavorare in stretta cooperazione con i rappresentanti sindacali, le autorità di governo e locali al fine di trovare soluzioni adeguate e praticabili per tutte le persone coinvolte». È anche vero che il ministro dello Sviluppo Carlo Calenda non ha usato i guanti bianchi di fronte all'iniziale

chiusura di Embraco. Calenda aveva detto di avere chiarito alla multinazionale di dover ritirare i licenziamenti e farli diventare cassa integrazione «se no vanno incontro a una dichiarazione di guerra». Il ministro è anche andato a Bruxelles per portare in Europa la questione Embraco e il problema della concorrenza sleale tra gli Stati Ue, che attirano le imprese da altri Paesi offrendo incentivi e basso costo del lavoro.

Costa ha spiegato che la de-

cisione di andarsene «è stata motivata dallo scenario competitivo e dalle complessità di lungo termine che rendono impossibile rendere lucrativa la fabbrica». A Embraco si erano rivolti nelle ultime ore anche i lavoratori, che in una lettera al presidente Paulo Henrique Teixeira, avevano citato un passaggio del codice etico di Whirlpool, in cui la società promette di portare avanti il proprio business «con correttezza e rispetto per l'individuo e la collettività in generale».

**Francesca Basso**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il ministro

Il ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda. Nei giorni scorsi il governo aveva chiesto a Embraco di ritirare i licenziamenti



Il presidio dei lavoratori Embraco ai cancelli della fabbrica di Riva di Chieri



Rassicurazioni prima delle elezioni

## Draghi resiste ai falchi “Gli stimoli sono necessari per la stabilità dei mercati”

ANDREA GRECO e ROBERTO PETRINI, pagina 28

I mercati e le elezioni

# Draghi: “Prezzi ancora bassi gli stimoli sono necessari”

ANDREA GRECO, MILANO

Nuovi segnali distensivi sul cielo grigio dei mercati alla vigilia delle elezioni. Davanti all'Europarlamento ieri Mario Draghi ha rivendicato la linea ultraespansiva della Bce, e chiesto «pazienza e persistenza nella politica monetaria, tuttora necessaria per permettere all'inflazione di tornare poco sotto il 2%». Prezzi e salari non si scaldano, e la loro evoluzione «resta crucialmente condizionata da un ampio grado di stimoli monetari forniti dalla serie completa di misure», ha aggiunto il banchiere centrale.

Il messaggio del capo delle “colombe”, di senso contrario rispetto ai falchi del Nord Europa che vorrebbero una rapida fine degli acquisti di titoli sovrani da parte dell'Eurotower per risollevarne i tassi, ha apprezzato i Btp, e fatto cadere il loro rendimento decennale al 2,02% (2,07% venerdì), per uno scarto sul Bund tedesco a 137 punti base dai 141 della vigilia. Il secondo fattore di conforto è giunto da Bru-

xelles, dove un portavoce della Commissione ha riformulato la “sparata” del presidente Jean-Claude Juncker sul rischio che un «governo non operativo» uscisse dall'urna italiana. «Non è in preparazione alcun piano in particolare – ha detto un portavoce –. Juncker ha già chiarito. Siamo sempre impegnati a lavorare per la stabilità, compreso sui mercati». Il portavoce ha aggiunto: «Juncker, che non partecipa alla campagna elettorale in Italia, ha già chiarito di avere fiducia nella capacità del governo di assicurare che l'Italia resti un giocatore importante in Europa».

A riprova della buona lena di chi guarda verso Piazza Affari – ieri tra le Borse più fiacche con un +0,15%, ma tra poche in positivo da inizio anno – vale anche il successo dell'iniziativa che a Londra ha riunito 200 investitori all'ambasciata italiana (molti erano connazionali) per la quinta “Equity and debt investments in Italy”, organizzata con lo studio Legance e divisa su tre tavoli – crediti deteriorati,

Un portavoce Ue: “Non esistono piani B in caso di instabilità post voto”  
A Londra successo per il forum “Investire in Italia”

banche e fondi chiusi – con una ventina di ospiti schierati. «L'evento è espressione della riguadagnata fiducia dei mercati – ha detto l'ambasciatore Raffaele Trombetta –. Consegnate al passato le preoccupazioni sul sistema bancario, gli investitori vedono l'Italia come un luogo di opportunità, ricca di un tessuto produttivo dinamico e in crescita. Sistema regolatorio e riforme, da più parti lette come irreversibili, hanno posto le basi per una crescita strutturale, capace di sfidare anche la prospettiva elettorale e i suoi rischi, ormai fattorizzate dal mercato».

«Negli ultimi 18 mesi lo scenario italiano è molto migliorato – gli fa eco Daniel Goldstein, partner del fondo Greybull Capital che investe in riassetto d'azienda –. Il governo ha fatto un buon lavoro sulle riforme e nel veicolare il messaggio che l'Italia è “open for business”. In poco tempo il paese è passato da uno dei meno attraenti in Europa a uno dei più attraenti: restano rischi politici, ma è un elemento comune a tutto l'Occidente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il presidente della Bce**  
Mario Draghi è intervenuto ieri alla commissione Econ del Parlamento europeo



**L'Eurotower** *Il retroscena*

## Un falco alla Bce La partita italiana contro Weidmann

ROBERTO PETRINI, ROMA

La necessità che dalle urne esca un governo che governi si impone anche guardando il complesso scacchiere europeo. Oltre alla questione della nuova governance, alla sorte del fiscal compact e al completamento dell'unione bancaria sulle pianure europee, spazzate in questi giorni dal vento gelido, si agita la partita del dopo-Draghi. Tutti sanno che in Germania c'è attesa, soprattutto da parte dei media, per l'arrivo di un candidato tedesco sulla poltrona di Francoforte e tutti sanno che il candidato Jens Weidmann è l'anti-Draghi per definizione. Tra i due non corre buon sangue e l'attuale presidente della Bundesbank ha sempre votato contro le misure di quantitative easing, contro il taglio dei tassi della Bce e ha persino testimoniato di fronte alla Corte

### I numeri

#### Quel macigno che pesa sui conti pubblici

**131,6%** Il debito pubblico italiano (131,6% del Pil) è uno dei fattori di rischio: l'uscita di scena di Draghi nel 2019 ci rende più deboli

**400** L'Italia dovrà raccogliere quest'anno sui mercati 400 miliardi attraverso i propri titoli di Stato

**3,6%** La spesa per interessi per il 2018 è valutata dal Def al 3,6% del Pil, ma potrebbe essere più alta

costituzionale di Karlsruhe contro le Omt, le prime operazioni di "allentamento" della Bce.

Non è escluso che Weidmann possa sedere dall'autunno del prossimo anno alla guida della Banca centrale europea, ma la partita è assolutamente aperta. Per fortuna, si direbbe, perché la chiusura repentina dell'ombrello e l'idea – come ha detto Weidmann in un forum milanese pochi giorni fa – che la Bce non deve preoccuparsi dei problemi dell'Italia autorizzano la diffidenza di Roma. L'opinione di autorevoli osservatori, addetti ai lavori e protagonisti delle vicende europee è che – fortunatamente – la nomina di Weidmann non è dietro l'angolo. Per alcune questioni: la prima è che la stessa Merkel non avrebbe nessun vantaggio a forzare la mano, anche se i tedeschi dalla nascita della Bce non hanno mai avuto accesso alla poltrona numero uno di Francoforte; la seconda è che Weidmann con le sue posizioni da falco si è esposto all'accusa di scarsa fedeltà nei confronti dell'Istituzione di cui fa parte. Secondo alcuni osservatori la nomina dello spagnolo Luis de Guindos a vice presidente della Bce, avrebbe già chiuso i giochi in virtù di una intesa ispano-tedesca. Tuttavia altri autorevoli osservatori fanno notare che de Guindos non è stato nominato per aprire la strada a Weidmann ma solo

perché Parigi e Berlino considerano la Spagna un partner forte e autorevole e perché la Spagna è assente da sei anni dal Comitato esecutivo di Francoforte. Del resto chi segue da vicino le vicende di Grossmarkthalle, il vecchio mercato sul quale sorge la nuova sede della Bce, osserva che non c'è stata mai una correlazione tra presidente e vice presidente nella storia della banca centrale europea: si sono susseguite Olanda-Francia, Francia-Grecia, Italia-Portogallo e così via.

Se le posizioni sullo scacchiere europeo sono più articolate di quanto si pensi comunemente, è assolutamente necessario per l'Italia impostare una strategia. La carne al fuoco nel Cencelli europeo non manca: si comincia con la nomina alla fine di quest'anno del sostituto alla guida della vigilanza bancaria della Danièle Nouy, si passa per le elezioni europee del prossimo anno e per la designazione della nuova Commissione per la quale si fa, tra gli altri, il nome di Christine Lagarde. A ridurre le chances tedesche contribuisce anche la recente nomina alla segreteria generale della Commissione di Bruxelles del potente Martin Selmayr, tedesco, già capo di gabinetto di Juncker. Una accorta e rapida strategia consentirebbe all'Italia di non ritrovarsi un nemico a Francoforte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Retroscena

ALESSANDRO BARBERA  
 ROMA

C'è un grande punto interrogativo che aleggia su questa campagna elettorale e sul futuro dell'Italia. Quando terminerà il piano Draghi? Quando si chiuderà la finestra di opportunità che negli ultimi tre anni ha permesso al Tesoro di risparmiare miliardi e miliardi di interessi sul debito pubblico? Nell'audizione periodica di fronte al Parlamento europeo a Bruxelles Mario Draghi fa capire che siamo vicini al capolinea: «Una possibile estensione del piano non è stata discussa dal consiglio direttivo della Banca centrale europea».

Per l'Italia, alle urne fra meno di una settimana, e con il rischio concreto di non avere una chiara maggioranza di governo il giorno dopo il voto, il tema è rilevantissimo. Se oggi un Btp paga un rendimento di poco superiore al due per cento lo si deve proprio al piano con il quale la Banca d'Italia - attraverso Francoforte - ha comprato sul mercato parte dei titoli emessi: ormai la banca centrale ne possiede circa il 15 per cento, e lo manterrà fino a scadenza. A Francoforte però nel frattempo l'aria sta cambiando. Draghi fatica sempre più a tenere il punto con chi - tedeschi in testa - chiede una nuova stagione della politica monetaria. Fino a settembre di quest'anno

Le nostre misure hanno dato benefici tangibili, ma occorrono altre iniziative politiche per rafforzare l'Unione

**Mario Draghi**  
 Presidente della Banca centrale europea



Mario Draghi (a destra) con il futuro vice Luis de Guindos

LA POLITICA MONETARIA

l'area), ma ormai nemmeno gli economisti della Bce sperano più di raggiungerlo prima della fine del piano. L'euro in questa fase è molto forte sul dollaro - «la volatilità del cambio merita attenzione», dice Draghi - ma riflette anche la forza dell'economia europea. Inoltre scarseggiano i titoli acquistabili (quelli tedeschi in particolare) e le regole che si è data Francoforte vietano di possedere titoli in una proporzione molto diversa dalla percentuale di partecipazione di ciascuna nazione al capitale Bce. «Bisogna avere ancora pazienza e persistenza», insiste Draghi con i deputati europei.

La pazienza riguarda soprattutto il momento nel quale annunciare la fine definitiva del piano. Poiché i mercati vivono di aspettative, quella sarà la decisione più rilevante. Secondo quanto riferiscono fonti concordanti, le carte di Draghi dovrebbero rimanere coperte fino alla riunione del 14 giugno. Dopo di allora lo scudo che ha protetto l'Italia dalle intemperie dei mercati sarà sempre più sottile. Già oggi, per quanto basso, il rendimento di un Btp italiano è pari a quello del Portogallo e di mezzo punto superiore a quello di un Bonos spagnolo. Se dopo l'estate l'Italia non avrà un governo stabile, potrebbero essere guai seri. Se mai ci dovesse essere un'ondata di vendite contro l'Italia, come arma finale resterebbe solo l'attivazione dello scudo salva-spread. Ma in quel caso non sarebbe la Bce a intervenire, bensì il Fondo salva-Stati Esm. E l'Italia a quel punto finirebbe davvero sotto la piena tutela dell'Europa.

Twitter @alexbarbera

BY NINO ALCAZARI DIRITTI RISERVATI

# Il compromesso della Bce Stop al piano Draghi ma solo alla fine dell'anno

Il presidente: "Estensione non ancora discussa"

la Bce è autorizzata a comprare complessivamente trenta miliardi al mese per tutti e 19 i Paesi dell'area della moneta unica. Finora il presidente Bce è riuscito a ottenere che quella scadenza non fosse perentoria. Il piano è «open-ended», dicono in gergo a Francoforte. Ma nei corridoi circola già l'ipotesi di compromesso che metterà d'accordo falchi e colombe: un'ultima estensione

del piano fino a dicembre. Ancora tre mesi, e per un ammontare di acquisti che potrebbe oscillare attorno ai 15 miliardi di euro al mese. Poi lo stop definitivo.

Per i falchi dell'area euro - oltre alla Germania, l'Olanda, i Paesi nordici ma anche il membro francese del board Benoit Coeuré - questa è la condizione irrinunciabile per mantenere i tassi di interesse

vicini allo zero per tutto quest'anno e almeno nei primi mesi del 2019. Alla Bundesbank in particolare pensano che la crescita dell'area abbia ormai raggiunto un livello apprezzabile, e anzi temono che il ciclo economico possa invertire il segno proprio mentre la Bce dovrà iniziare a far risalire i tassi. Draghi ha dalla sua un'inflazione ancora lontana dall'obiettivo del 2 per cento (all'1,3 nel-

# Carige, Mincione bussa al cda per influenzare le aggregazioni

► Lettera a Tesoro: l'azionariato è cambiato  
 sto salendo ancora quindi mi spetta un posto

## RIASSETTI

ROMA Raffaele Mincione si fa avanti con il cda Carige chiedendo un posto subito e, contrariamente dalla sua precedente esperienza in Bpm, il finanziere di Pomezia residente a Londra, punta ad avere un ruolo proattivo nelle decisioni sul risiko. Ieri pomeriggio si è tenuto un cda straordinario lampo (mezz'ora) con l'assenza di Vittorio Malacalza, che ha formalizzato una decisione tecnica riguardante i revisori per l'assemblea del 29 marzo. Il presidente Giuseppe Tesoro non ha fatto menzione della lettera ricevuta venerdì 23 da Mincione che, tramite Capital Investment Trust e le controllate Pop 12 e Time & Life, ha ufficializzato dieci giorni fa il possesso del 5,428%. L'uomo d'affari ora esce allo scoperto dichiarando che le recenti compravendite sul titolo hanno rimescolato la geografia azionaria. Va sottolineato che oltre a Capital Investment Trust, dal 27 dicembre altri tre fondi internazionali, con sede a Londra, hanno rastrellato il 4,5-4,9% a testa e, a ridosso dell'assemblea, potrebbero gettare la maschera dichiarando

oltre il 5%.

«Il cda non dovrebbe essere più considerato espressione della compagine azionaria», scrive Mincione. «Il nostro gruppo ha un'ottica di lungo termine, anche rafforzando ulteriormente la propria posizione». Questo sottintende che il finanziere stia acquistando ancora avvicinandosi al 9,9%, attuale quota di Compagnia Finanziaria Lonestar facente capo a Gabriele Volpi, mentre Malacalza Investimenti è al 20,6% con l'opzione autorizzata da Bce di attestarsi al 28% entro marzo. Mincione rivendica il riconoscimento della qualità di socio: «saremmo grati di poter nominare un nostro rappresentante in cda».

## TUTTE LE OPZIONI

Non è chiaro come la richiesta di Mincione venga gestita da Malacalza & c. Si dà il caso che già in occasione di precedenti rimpasti provocati da dimissioni di consiglieri, le sollecitazioni di Volpi sono state esaudite dopo alcuni mesi. Tanto più che Mincione entra nella partita Carige per influenzare il risiko approfittando del rilancio promosso dall'ad Paolo Fiorentino. Ora ci sono da attendere le

mosse di Malacalza che sta valutando di salire al 28% per controbilanciare il peso di Mincione, dei tre fondi alle porte e di altri investitori.

Mincione sarebbe favorevole ad aggregazioni industriali. Tre le opzioni: Banco Bpm dove, dopo aver avuto l'8%, la sua quota sarebbe sotto al 2%; Unipol per la combinazione con Unipol banca e Bper, CreVal, post aumento in corso. La moglie di Mincione è una Rigamonti, erede del re della Bresaola, socio del Valtellinese. Malacalza sarebbe invece più portato a un idillio con Maramotti fondendo Carige-Credem. Sia Mincione che Malacalza starebbero raffreddando l'interesse per un piano di acquisizione di Cariparma.

**Rosario Dimito**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

