CIVILTÀ DEL LAVORO

Federazione Nazionale Cavalieri del Lavoro

numero 1 - febbraio 2019

NEL SEGNO DELL'EUROPA

ELEZIONI

Quadrio Curzio

La posta in gioco

EURO

Bini Smaghi

20 anni e non sentirli

INFRASTRUTTURE

Tav Torino-Lione
Collegarsi al futuro

FORUM

Innovazione e produzione
Un Paese in ritardo

Periodico della Federazione Nazionale dei Cavalieri del Lavoro anno LXIV - bimestrale

CaruccieChiurazzi

CASERECCI DI LEO

ruvidi fuori squisiti nel latte

BISCOTTI TRAFILATI AL BRONZO

Sono fatti così i Caserecci Di Leo.
La loro superficie porosa e compatta, dovuta alla speciale trafilatura al bronzo, li rende ideali per assorbire il latte senza rompersi. Una dote davvero unica che fa di ogni variante dei Caserecci Di Leo un pezzo pregiato della tua colazione.

www.dileo.it

Di Leo
il FORNO dei DESIDERI

Tutto il buono di una volta

L'unione tra creatività e ricerca...

CREA GRANDI PROGETTI

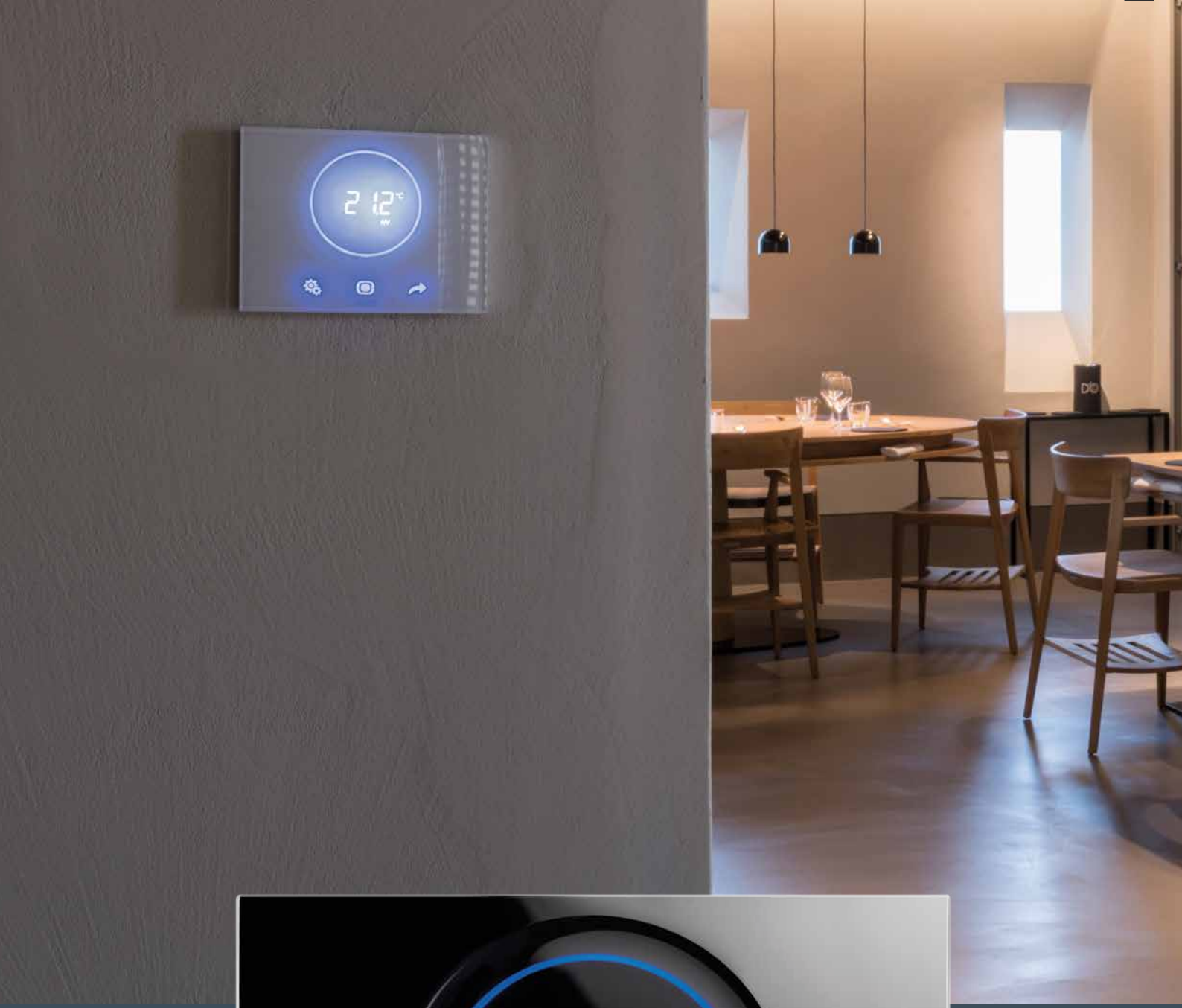
gruppofontana.it

Fontana Fasteners R&D con i propri laboratori interni, è in grado di affiancare e supportare il Cliente dal concept, alla progettazione fino allo sviluppo finale del prodotto richiesto. Grazie a questa capacità sviluppata nel tempo, oggi il Gruppo serve i più importanti produttori del settore automotive con cui lavora in stretta partnership.

Fontana Fasteners R&D cuore dell'eccellenza di Fontana Gruppo.

FONTANA FASTENERS R.D.

RESEARCH & DEVELOPMENT



20.0°C
GEWISS

THERMO ICE
Comfort stellato.

gewiss.com

RISTORANTE D'O - DAVIDE OLDANI CHEF STELLATO - CORNAREDO (MI)

Download on the App Store

GET IT ON Google Play

GALAXY Samsung GALAXY Apps

Il termostato touch WI-FI per il controllo del clima.

- Temperatura perfetta in un tocco e design raffinato in vetro.
- Controllo da remoto tramite APP gratuita per iOs, Android, smartphone, tablet e smartwatch.
- Premio IF Design 2016 nella categoria building automation.
- Disponibile nelle versioni per impianti tradizionali (WI-FI) e domotici (KNX).
- Slider circolare, comandi touch e display a retroilluminazione a led.

GEWISS

LIGHT UP THE FUTURE

vetrya

GUIDIAMO LA TRASFORMAZIONE DIGITALE

DIGITAL • MEDIA • MOBILE • INTERNET • TLC • AI

vetrya.com

© 2019 VETRYA DIGITAL

Anno LXIV - n.1
Civiltà del Lavoro
Periodico della Federazione Nazionale dei Cavalieri del Lavoro

Direttore
Cavaliere del Lavoro Antonio D'Amato

Comitato Editoriale
Presidente: Cavaliere del Lavoro Cesare Puccioni

Cavalieri del Lavoro: Giuseppe Benanti,
Aureliano Benedetti, Marco Borini, Umberto Klinger,
Giuseppe Pasquale Marra, Maria Giovanna Mazzocchi,
Ercole Pietro Pellicanò, Vittorio Tabacchi
e Angelo Michele Vinci

Hanno collaborato a questo numero i Cavalieri del Lavoro:
Rosario Allessandrello, Aureliano Benedetti, Franco Bernabè,
Piero Carlo Bonzano, Marco Borini, Rainer Masera, Antonio Patuelli,
Ercole Pietro Pellicanò, Ugo Salerno

Direttore responsabile
ai fini della legge della stampa
Francesco Benucci

Direzione editoriale
Franco Caramazza

Coordinamento per le attività istituzionali
Carlo Quintino Sella

Coordinamento editoriale
Confindustria Servizi SpA
Viale Pasteur, 6 – 00144 Roma

Coordinamento redazionale
Paola Centi

Redazione
Flaminia Berrettini, Cristian Fuschetto, Silvia Tartamella

Progetto grafico e impaginazione
Fuganti e associati Srl

Concessionaria Pubblicità
Confindustria Servizi SpA
Tel. 06 5903263
l.saggese.con@confindustria.it

Stampa
Arti Grafiche Boccia SpA
Via Tiberio Claudio Felice, 7 – 84131 Salerno

Foto
Agf, Stefano Guidoni

Autorizzazione Tribunale di Roma
n. 4845 del 28-9-1955
Autorizzazione per il web Tribunale di Roma n. 294/2013

Finito di stampare il 28 febbraio 2019
civiltadellavoro@cavalieridellavoro.it

EDITORIALE

9
LA GRANDE PARALISI

PRIMO PIANO

EUROPA, LA POSTA IN GIOCO

12
UNA SFIDA DI CIVILTÀ
Intervista ad Alberto Quadrio Curzio di Paolo Mazzanti

16
L'EURO VENT'ANNI DOPO
GLI ITALIANI LO VOGLIONO
A colloquio con Lorenzo Bini Smaghi

18
APPUNTAMENTO CON LA STORIA
di Aureliano Benedetti

24
IL "PILOTA AUTOMATICO" NON BASTA
di Franco Bernabè

26
UE, SÌ A UNA NUOVA
"FASE COSTITUENTE"
di Antonio Patuelli

INCHIESTA

TAV TORINO-LIONE UN'IDEA DI FUTURO

Servizio a cura di Cristian Fuschetto

38
INFRASTRUTTURE UN RITARDO DA COLMARE
di Silvia Tartamella

41
ALTA VELOCITÀ E I RISPARMI SULLA "BOLLETTA LOGISTICA"
di Marco Borini

48
UN'ITALIA SEMPRE PIÙ COMPETITIVA E UNA LOGISTICA SEMPRE PIÙ SOSTENIBILE
di Piero Carlo Bonzano

52
VERSO UN'ECONOMIA DELL'INFORMAZIONE
di Rainer Masera

54
LA RIVOLUZIONE DEL "DIGITAL TWIN"
di Ugo Salerno

FORUM

RIVOLUZIONE DIGITALE IL PAESE È PRONTO?

Lo studio di Confindustria Digitale

64
INNOVAZIONE E PRODUZIONE SFIDA PER L'ITALIA
Forum Civiltà del Lavoro
interventi di Luca Baroni, Elio Catania e Maurizio Sella

INTERVENTO

81
RISCOPRIRE IL VALORE DEL CREDITO
di Ercole Pietro Pellicanò

84
IL TRATTATO DI AQUISGRANA E LA DISINTEGRAZIONE DELL'UE
di Rosario Alessandrello

DALLE FONDAZIONI

86
NASCE A MILANO IL MUSEO DELL'INGEGNERIA
di Flaminia Berrettini

LIBRI

88
GOVERNARE IL CAMBIAMENTO
"L'innovazione non chiede permesso": un volume di Luca Tomassini

FEDERAZIONE NAZIONALE DEI CAVALIERI DEL LAVORO

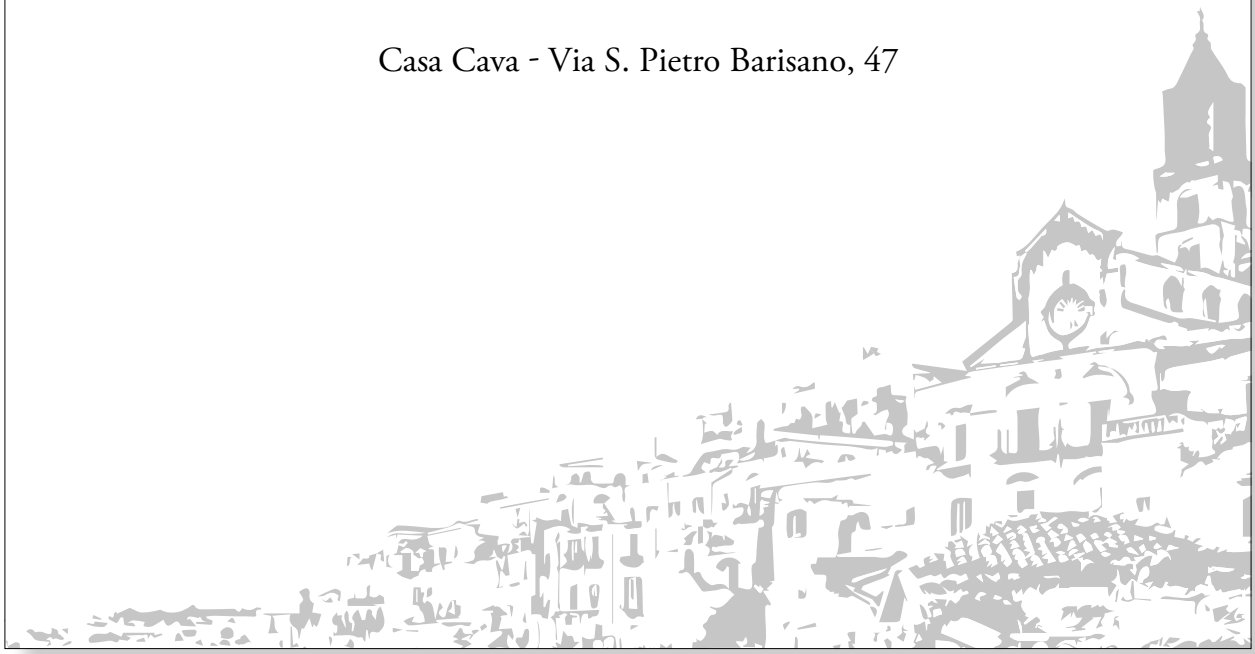
WORKSHOP

CONOSCERE PER COMPETERE

In collaborazione con il Gruppo del Mezzogiorno

Matera, 30 marzo 2019

Casa Cava - Via S. Pietro Barisano, 47



DAI IL VIA ALLA TUA START UP CON INTESA SANPAOLO.

Percorsi di accelerazione, piattaforme di sviluppo commerciale e strumenti finanziari: con le soluzioni innovative di Intesa Sanpaolo Innovation Center hai tutto ciò di cui hai bisogno per trasformare la tua idea di impresa in realtà.

intesasanpaolo.com

INTESA SANPAOLO INNOVATION CENTER

INTESA SANPAOLO

Messaggio pubblicitario.

LA GRANDE PARALISI

LE ELEZIONI europee del 26 maggio hanno lo stesso effetto che un pitone ha sulle sue vittime: le paralizza, prima di divorarle. Così, in attesa del responso elettorale, in Italia tutto sembra paralizzato: congelata la Tav Torino-Lione, di cui una mozione parlamentare votata dalla maggioranza chiede la "ridiscussione", col rischio di cominciare a perdere i fondi europei; bloccato il processo controverso di autonomie regionali, su cui il premier Conte prevede lunghe trattative e il coinvolgimento del Parlamento; congelata la nomina del vicedirettore generale di Banca d'Italia dopo che il Governo ha bocciato la proposta di riconferma di Federico Signorini avanzata dal governatore Ignazio Visco; commissariato l'Inps con Tridico dopo la scadenza del mandato di Boeri; persi nelle nebbie burocratiche provvedimenti su cui il Governo aveva puntato molto per rimettere in moto il Paese, come la task force di 300 ingegneri che si dovrebbe insediare a Palazzo Chigi per rimettere in moto gli investimenti in opere pubbliche.
Dopo le elezioni regionali in Abruzzo e in Sardegna che hanno segnato l'avanzata della Lega e il crollo del M5S, le europee hanno assunto il ruolo di una sorta di "giudizio di Dio" sugli equilibri politici.
Se nell'attuale Parlamento il M5S conta quasi il doppio della Lega (33% contro 17%), nei sondaggi e nelle urne abruzzesi e sarde, ormai la Lega sopravanza largamente il M5S e il 26 maggio potrebbe arrivare vicino a doppiarlo. E questo terremoterebbe il Governo Conte con esiti oggi imprevedibili: un profondo rimpasto? Una crisi che potrebbe portare a elezioni in autunno? Un complicatissimo "governo di tregua" (ma chi lo voterebbe in Parlamento?) che dovrebbe sobbarcarsi l'onere di varare una legge finanziaria 2020 a dir poco proibitiva. Già, perché nel frattempo l'economia peggiora di giorno in giorno, non solo in Italia, ma da noi più che altrove.
Siamo tornati ufficialmente in recessione (anche se per consolarci la definiamo "tecnica"), la produzione industriale sta rallentando pericolosamente anche per la frenata dell'export dovuta al conflitto commerciale tra Usa e Cina e alle minacce di Trump anche verso l'Europa (il presidente è giunto a definire le esportazioni di auto europee, soprattutto tedesche verso gli Stati Uniti, come "minacce alla sicurezza nazionale"). La domanda interna resta stagnante, gli investimenti pubblici sono al palo (Tav docet), il reddito di cittadinanza e quota 100 non sembrano in grado di far aumentare sensibilmente i consumi nei prossimi mesi e il Governo rispolvera, su Alitalia, sulle banche e sulle tlc, atteggiamenti neostatalisti. Sarebbe necessario agire subito per cercare di combattere la recessione, ma i partiti di Governo vedono solo le urne di maggio e sono in perenne campagna elettorale. Così restano in frigorifero iniziative che potrebbero favorire l'economia, come le semplificazioni burocratiche, l'avvio di investimenti pubblici nazionali e locali, un più deciso sostegno agli investimenti privati.
La segreta speranza del Governo è che dalle elezioni di maggio esca un nuovo Parlamento europeo più spostato verso le forze populiste e sovraniste, che potrebbe modificare la politica europea verso un atteggiamento più favorevole alla spesa pubblica, anche in deficit. Le previsioni e i sondaggi sembrano andare invece in senso contrario: è vero che l'attuale coalizione formata da popolari e socialisti perderà molti seggi e probabilmente non sarà più maggioranza, ma unita ai partiti europeisti liberali e verdi (soprattutto i verdi moderati tedeschi) potrebbe mantenere il controllo dell'Europarlamento, mentre i partiti sovranisti (a cominciare dalla Lega) che guadagneranno voti e seggi, non riuscirebbero a condizionare più di tanto gli europeisti.
In Europa stanno piuttosto riemergendo le preoccupazioni per la sostenibilità del nostro debito pubblico, mentre a causa del rallentamento del pil già quest'anno il deficit potrebbe crescere dal 2,04% al 2,5%, mentre l'anno prossimo potrebbe addirittura sfondare il 3%.
Con questi numeri, l'impegno assunto dal Governo di ridurre, sia pure di pochissimo, il debito pubblico finirà in nulla, anche perché era basato su una previsione di ben 18 miliardi di privatizzazioni di cui si sono perse le tracce. Dunque anche il debito rischia di risalire, mentre sulla prossima legge finanziaria pende come una spada di Damocle la clausola di salvaguardia da ben 23 miliardi di aumento dell'Iva, che sarà molto difficile disinnescare.
L'unica speranza è che le nubi che gravano sull'economia mondiale si diradino, che Usa e Cina trovino un accordo commerciale soddisfacente per tutti e che le nostre imprese, che in questi anni si sono rafforzare in Italia e all'estero, riescano a reagire alla crisi e difendano le quote di mercato all'estero.
Ovviamente, senza tacere la speranza della soluzione dei mali endemici dell'economia del nostro Paese: lo stato di salute della finanza pubblica e il declino di investimenti e produttività. Sono queste le speranze che ci restano. Affinché il Paese esca dalla paralisi. •

EUROPA
LA POSTA IN GIOCO

PRIMO PIANO

Le prossime elezioni europee rappresenteranno, secondo molti analisti, uno spartiacque per il destino del progetto comunitario. Il Vecchio Continente è percorso da numerose tensioni: mentre in Italia e nel blocco di Visegrád si affermano i cosiddetti partiti sovranisti, cala il consenso di molti paesi verso progetti infrastrutturali europei e di difesa comune. E anche il Trattato di Aquisgrana, che rinnova la storica comunanza di intenti franco-tedesca, viene guardato con sospetto per il timore che affermi, di fatto, un'Europa a due velocità.
L'euro nel frattempo ha compiuto vent'anni. Molti i benefici apportati in termini di stabilità alla nostra economia, che tuttavia non ha saputo capitalizzare gli anni della crescita per contenere il debito pubblico.
Di questo e altro abbiamo parlato con gli economisti Alberto Quadrio Curzio e Lorenzo Bini Smaghi. A seguire le opinioni dei Cavalieri del Lavoro Aureliano Benedetti, Franco Bernabè e Antonio Patuelli

A colloquio con Alberto Quadrio Curzio

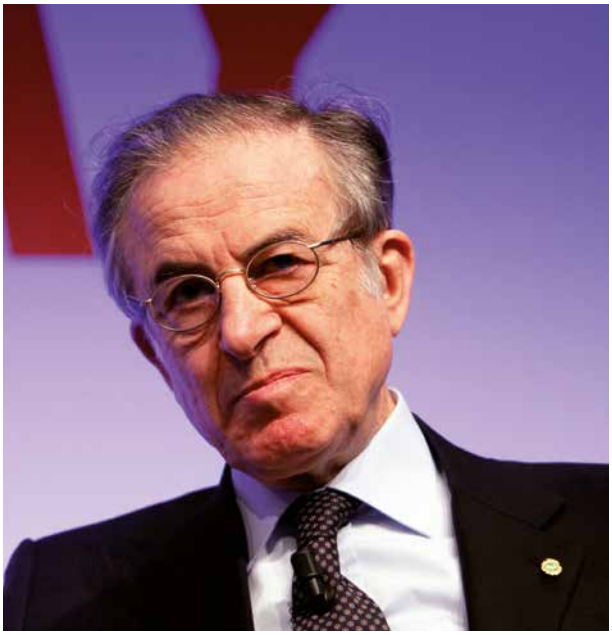
UNA SFIDA DI CIVILTÀ

di Paolo Mazzanti

LE ELEZIONI di maggio segneranno il destino del progetto comunitario oggi minacciato dalla spinta sovranista. Rilanciare l'Unione è anche una sfida di civiltà perché quella europea è la più avanzata al mondo per sviluppo e innovazione economica nonché per esercizio della democrazia e tutela dei diritti. Facciamo il punto con l'economista Alberto Quadrio Curzio.

Il 26 maggio voteremo per rinnovare il Parlamento europeo, mentre l'Europa è al centro di forti polemiche: c'è chi le addebita responsabilità persino in settori dove non ha competenze dirette. Tuttavia, i cittadini italiani, che un anno fa erano "europeisti" solo per il 47%, oggi sono "europeisti" al 64%. Come valutare questi mutamenti dell'opinione pubblica nazionale?

Il sondaggio flash dell'Eurobarometro dello scorso dicembre può essere letto in chiave rassicurante, anche perché segna un'inversione di rotta: gli italiani vedono nell'appartenenza all'Ue una sicurezza. Tale inversione dipende da molti fattori e tra questi metterei la crisi del Regno Unito di fronte alla Brexit e l'evidente marcia indietro del nostro Governo gialloverde rispetto alle promesse di "imporsi" traendone dei vantaggi alle istituzioni europee. In sintesi, ritengo che sia stata una fortuna per l'Italia che la Commissione europea non abbia approvato la prima versione della legge di bilancio perché diversamente lo spread e i tassi sarebbero ritornati vicini a quelli del 2011-2012, impennando deficit e debito senza più crescita.
Chi nel Governo continua a dire che l'attuale legge di bilancio è espansiva non si rende conto che stiamo andando verso lo zero, che potrebbe diventare un sotto zero.


Alberto Quadrio Curzio

L'Unione europea è tuttavia scossa da molte tensioni. In particolare le derive sovranista e populista in molti paesi (dall'Italia ai paesi di Visegrád) sembrano essere quelle che destano le maggiori preoccupazioni.

La deriva sovranista è da prendere sul "serio" per i pericoli che può comportare per la limitazione della democrazia interna a quei paesi, ma certo non per un progetto realistico di "nuova Europa". Il "gruppo di Visegrád" dal punto di vista economico è una propaggine dell'economia tedesca, che ha molta manifattura decentrata.
L'Italia, nella fascia produttiva che va dalla Liguria al Triveneto passando per l'Emilia-Romagna, è un tassello cruciale franco-italo-tedesco della più forte manifattura del mondo. Per questo il trinomio italo-franco-tedesco è da preservare e rafforzare come presidio della democrazia e dell'economia della Ue.
Per questo (e non solo) il nostro Governo sbaglia antagonizzando Francia e Germania, anche perché senza di loro il rigorismo dei paesi del Nord Europa (e anche dell'Austria sovranista) ci avrebbe incalzato, non comprendendo che le indiscutibili debolezze italiane sono affiancate da formidabili eccellenze.

Quanto lei dice apre tuttavia molti problemi: il binomio franco-tedesco che si rafforza e guarda alla Spagna come completamento; il sovranismo-populismo; la resistenza di vari paesi (Germania compresa) a iniziative forti di approfondimento e condivisione dei rischi (progetti infrastrutturali intraeuropei, difesa comune). Infine c'è la Brexit che "intacca" la Ue.

L'analisi è corretta ed è vero che la Ue e la Uem stanno cor-

rendo molti rischi, oltre a quelli che già abbiamo analizzato. Il punto è che la Ue e la Uem o vanno avanti o vanno indietro perché la routine delle procedure non regge alle sfide del XXI secolo. I due stati "forti" si avviano a essere "mini-potenze" nel mondo economico bipolare per ora con Stati Uniti e Cina e poi tripolare con India e poi (forse) quadripolare con l'unione delle due Coree e il Giappone.
La Francia diventerebbe – e già lo è – una mini-potenza nucleare solo perché ha un seggio al Consiglio di Sicurezza Onu; la Germania è una mini-potenza stile cinese o una macro-potenza stile svizzero, per la sua precisione chirurgica. Infine l'Italia, se tutto va bene, diventerebbe il Paese dei souvenir per le sue meraviglie artistiche.
Già dal 2004 al 2015 le quote sul Pil mondiale sono cambiate molto: gli Usa sono scesi dal 28% al 24% e la Ue dal 26% al 22%, mentre la Cina è cresciuta dal 5% al 15%. In parità di poteri di acquisto (Ppp) la Cina ha già superato oggi Stati Uniti e Ue e le previsioni del Fondo monetario internazionale danno al 2050 la Cina al 20%, gli Usa al 12%, la Ue al 9%, l'India al 5%.

Quali politiche e strategie dovrebbero allora seguire la Ue e la Uem? Un ulteriore allargamento non sembra incoraggiante vista l'esperienza dell'Est Europa e il Regno Unito, che ha avuto molto più di quanto ha dato alla Ue, se ne va.
Del sovranismo pericoloso, ma anche oscillante tra il velleitario e il ridicolo, dei paesi dell'Est-Ue abbiamo detto.
La Brexit si avvia a essere la "cartina di tornasole" che »

Verso le elezioni europee

LE TAPPE PRINCIPALI
Dal 23 al 26 maggio i cittadini degli Stati membri dell'Unione europea saranno chiamati a eleggere i deputati al Parlamento europeo per formare la nuova Assemblea.
Il numero dei deputati passerà da 751 a 705 per effetto del recesso del Regno Unito, fissato al 29 marzo prossimo. Per entrare in vigore, qualsiasi accordo di recesso tra l'Unione europea e il Regno Unito dovrà essere approvato dal Parlamento europeo con la maggioranza semplice dei voti espressi (articolo 50, paragrafo 2 del Trattato).
L'Italia potrà eleggere 76 deputati e l'età minima per essere candidati è di 25 anni, a differenza di altri paesi dove sono sufficienti 18 anni.
Il 15 maggio è previsto un dibattito a livello europeo fra i candidati principali alla presidenza della Commissione europea nella sala plenaria di Bruxelles. Il dibattito sarà organizzato e trasmesso da Eurovision, l'Unione europea di radiodiffusione.
Dal 27 maggio i nuovi deputati eletti avvieranno i negoziati per la costituzione dei gruppi politici. Per costituire un gruppo politico sono necessari 25 membri e almeno un quarto degli Stati membri deve essere rappresentato all'interno del gruppo.
Il 2 luglio inizierà la nona legislatura del Parlamento europeo e i deputati si riuniranno a Strasburgo per la sessione costitutiva. Eleggeranno il presidente, i 14 vicepresidenti e i cinque questori dell'Assemblea, oltre a decidere il numero e la composizione delle commissioni parlamentari permanenti.

PROSSIMA COMMISSIONE E PROCEDURA PER ELEGGERE IL PRESIDENTE
Per scegliere il nuovo presidente della Commissione europea, il presidente del Consiglio europeo consulta il nuovo Parlamento tenendo conto dei risultati emersi dalle urne. Propone quindi un candidato al Consiglio europeo, che vota la proposta. Una volta approvata, la palla passa al Parlamento europeo, che dovrà approvare il nuovo presidente della Commissione a maggioranza assoluta (metà dei deputati eletti più uno). Se il candidato non ottiene la maggioranza

(segue a pagina 15)

uscire dall'Europa ha dei costi enormi e assai maggiori dei benefici anche per un paese come la Gran Bretagna, pur sempre con una sua rilevanza geopolitica per la lingua e il passato del Commonwealth. Il Governo inglese è nel panico perché il suo poker con la Ue dimostra che questa ha tutti gli assi e perché la popolazione anche dei Brexiter sta cambiando atteggiamento.

L'EUROPA È MOLTO DEBOLE NEI CONFRONTI DEI GRANDI POLI ECONOMICI MONDIALI. SE NON PROMUOVERÀ UN GRANDE PIANO DI INVESTIMENTI ALLA FINE LA SUA FRAMMENTAZIONE ARRIVERÀ

Se un anacronistico orgoglio nazionale per la difesa di un referendum con maggioranza minima e fondato su una propaganda non degna di una democrazia come quella inglese fosse messo da parte, un nuovo referendum non credo confermerebbe il precedente.

Riconsideriamo allora parte dei problemi precedenti dal punto di vista della situazione italiana partendo dal recente Trattato di Aquisgrana tra Francia e Germania. È un arroccamento franco-tedesco che porta all'Europa a due velocità?

Non vedrei la firma del Trattato di Aquisgrana (che rilancia quello dell'Eliseo del 1963) come un arroccamento, ma come un tassello che trova una causa anche nell'attuale sovranismo-populismo di vari paesi e le contorsioni di altri paesi europei che rischiano di "scassare" la Ue e la Uem.

Anche gli Stati Uniti di Trump vorrebbero indebolire l'Europa unita e quindi il nucleo franco-tedesco fa bene a rafforzarsi.

Quindi più che un'Europa a diverse velocità, il Trattato di Aquisgrana punta a un miglior coordinamento in materia di politica economica, sicurezza e difesa tra i due paesi.

Non vedo problemi, che trovo, invece, nel Governo italiano che ha abbandonato il dialogo che avrebbe portato al Trattato del Quirinale tra Italia e Francia impostato da Gentiloni e Macron e che avrebbe creato una convergenza triangolare Francia, Germania e Italia.

Il nostro Paese sta andando purtroppo nella direzione sbagliata, come ben sanno i ceti imprenditoriali e le rappresentanze sindacali. L'idea di abbandonare la Tav è un esempio che non richiede commenti perché comprime in un ambito di localismo un'infrastruttura transeuropea.

Dal suo ragionamento emergono varie preoccupazioni ma poche critiche, come quelle che correntemente vengono rivolte al rigorismo e al burocratismo della Ue e della Uem. Eppure in passato lei ne ha scritto parecchio. Ha cambiato idea?

Sono sempre stato un europeista degli ideali e della con-

cretezza che ritiene necessario attuare il fattibile e non limitarsi ad auspicare un futuro troppo lontano.
Schuman, uno dei padri fondatori della costruzione europea, parlava di "solidarietà di fatto".
La mia convinzione è che quando il processo di convergenza politica verso un sistema federale si inceppa, bisogna passare a forti integrazioni funzionali che possano diventare la base concreta del passo successivo.
Per questo da tanto tempo ho insistito sugli investimenti infrastrutturali in reti transeuropee, finanziate con emissioni di titoli europei garantiti da asset reali.
Nel passato decennio si è verificato un calo cumulato di investimenti pubblici in infrastrutture, rispetto alle quote sul Pil del 2007, di circa 153 miliardi per la Ue a 27 Stati e di 263 miliardi per l'Eurozona. Quanto ai minori investimenti totali rispetto alle quote pre-crisi, sono di 3,295 miliardi nella Ue27 e di 2,746 miliardi nell'Eurozona.
Sono entità enormi, che rendono tutta l'Europa molto debole nei confronti degli altri grandi poli economici mondiali. Se l'Europa non promuove un grande piano di investimenti finanziato con eurobond, la sua stagnazione e alla fine la sua frammentazione arriverà.
La proposta che feci con Romano Prodi nel 2011 e 2012, con la quale si riprendevano mie precedenti analisi e che sono ora pubblicate in un volume della Cambridge University Press, puntano a emissioni di eurounionbond con garanzie reali per mille miliardi e con investimenti per tremila miliardi, con leva finanziaria molto prudente di tre.
Nel piano Juncker per gli investimenti, la leva finanziaria è di 15! A proposito di questo piano si valuta, salvo conferma, che avrebbe innescato investimenti per 315 miliardi sul triennio 2015-2018.
Varie estensioni e potenziamenti sono programmate.
È positivo, ma si tratta di importi insufficienti per un continente da 500 milioni di cittadini che deve sostenere nel XXI secolo una sfida tecno-scientifica epocale.
Questa è anche una sfida di civiltà perché quella europea è davvero la più avanzata al mondo per l'esercizio della riconciliazione, della democrazia e la tutela dei diritti dei cittadini. Almeno fino ad ora. ●

richiesta, gli Stati membri dovranno proporre un altro candidato entro un mese (al Consiglio europeo e a maggioranza qualificata).
Fino a qui la procedura formale. Alle scorse elezioni del 2014 i cinque partiti politici europei, prima delle elezioni, avevano designato i loro "candidati capilista". Con il meccanismo dello "spitzenkandidat", infatti, il partito europeo che alle elezioni riceve più voti ottiene il diritto di proporre il proprio candidato all'intero Parlamento, a cui spetta la decisione se confermarlo o meno.
Con questa procedura si offre in pratica ai cittadini europei l'opportunità di esprimere la propria opinione rispetto ai candidati alla presidenza della Commissione europea e la volta scorsa si arrivò alla nomina a presidente della Commissione di Jean Claude Juncker, all'epoca candidato capolista del Partito popolare

europeo. Tuttavia, occorre anche ricordare che potrebbe non esserci corrispondenza fra il candidato indicato dai gruppi parlamentari e quello proposto dal Consiglio europeo.
Ad oggi i candidati dei principali partiti europei sono il tedesco Manfred Weber per il Partito popolare europeo, l'olandese Frans Timmermans per il Partito dei socialisti europei, la tedesca Ska Keller e l'olandese Bas Eickhout per il partito europeo dei Verdi. Per il partito dei Conservatori il candidato è il ceco Jan Zahradil. Non ha ancora scelto il proprio candidato, infine, l'Alleanza dei liberali e dei democratici per l'Europa, Alde, il cui attuale capo politico è Guy Verhofstadt. ●

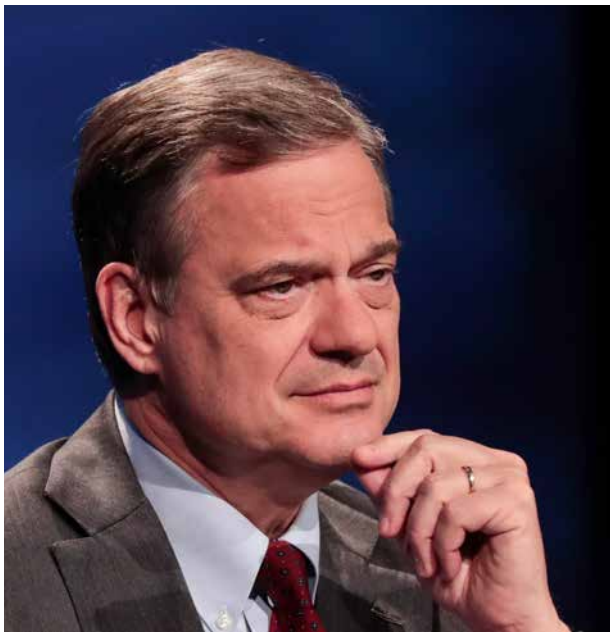
A colloquio con Lorenzo Bini Smaghi

L'EURO VENT'ANNI DOPO GLI ITALIANI LO VOGLIONO

ACCUSATO di essere l'origine di tutti i problemi del Paese, l'euro sembra invece godere di buona salute presso la nostra opinione pubblica. Dei vent'anni della moneta unica e di come sarà la Bce del dopo Draghi, in scadenza a fine ottobre, abbiamo parlato con l'economista Lorenzo Bini Smaghi, già membro del Comitato esecutivo Bce.

Presidente Bini Smaghi, lei è stato nel Comitato esecutivo della Bce dal 2005 al 2011 e ha vissuto la seconda fase di avvio dell'euro e gli anni iniziali della crisi economico-finanziaria. Oggi l'euro, che ha compiuto vent'anni di vita, è sul banco degli imputati perché molti gli addebitano di aver aggravato e non alleviato la crisi. È così?
Qualcuno cerca di imputare all'euro la responsabilità di ciò che non funziona, in Italia e in Europa, ma non mi sembra che ci caschino in molti. L'ultimo sondaggio Ipsos mostra che in Italia meno del 25% dell'opinione pubblica vorrebbe tornare alla lira, mentre il 75% si vuole tenere l'euro, segno che questa moneta viene considerata fonte di stabilità monetaria.
La crisi non è stata aggravata dall'euro, ma piuttosto dall'incapacità di chi governava il Paese di adottare misure adeguate per riformare l'economia italiana e risanarne le finanze pubbliche in modo sostenibile. La dimostrazione è che in altri paesi la crisi è stata meno acuta e la ripresa più rapida, come è stato il caso anche della Spagna, del Portogallo o dell'Irlanda, che hanno dovuto chiedere aiuto alle istituzioni europee.

Per quel che riguarda l'Italia, si sottolineano i vincoli dell'euro (mancanza di sovranità monetaria, impossibilità di ricorrere a svalutazioni, disciplina monetaria e così via), ma si trascurano i benefici della moneta unica. È possibile un giudizio più equilibrato?
Penso che gli italiani, soprattutto quelli che hanno conosciuto i periodi di alta inflazione degli anni 1970-1980, che erodeva il risparmio, soprattutto delle fasce più fragili della popolazione, si rendono conto dei vantaggi dell'euro.



Lorenzo Bini Smaghi

L'euro non ha penalizzato il settore delle esportazioni, che è stato tra i più dinamici, ma ci ha fatto risparmiare svariati miliardi di pagamenti d'interesse sul debito. Il problema è che non abbiamo utilizzato questi risparmi per ridurre il peso del debito, ma abbiamo invece aumentato la spesa pubblica. Non siamo stati capaci di trarre tutti i benefici dall'euro, come invece hanno fatto altri paesi, e ora qualcuno cerca di scaricare sull'euro tutte le responsabilità.

A dicembre si è conclusa la fase del quantitative easing, che ha consentito alla Bce di acquistare i titoli di Stato dei vari paesi. E proprio in queste settimane si sta registrando in tutta Europa un rallentamento della crescita. L'Italia è addirittura tornata in recessione. Che altre armi ha a disposizione la Bce per contrastare il rallentamento della crescita?
Il quantitative easing era stato avviato per contrastare il rischio di deflazione, ossia di una spirale negativa dei prez-

zi. Oggi questo pericolo non esiste, ma la politica monetaria europea rimane molto espansiva, con tassi addirittura negativi. Se la crescita dovesse rallentare ulteriormente, si dovrebbe mettere in atto una risposta principalmente di bilancio pubblico. Ma ciò dipende dai margini di manovra di finanza pubblica che sono stati ricavati negli anni passati, quando l'economia cresceva. In molti paesi europei il disavanzo è vicino al pareggio e il debito è in discesa, creando spazio per una manovra espansiva.
In Italia, purtroppo, gli anni di crescita non sono stati usati per contenere il disavanzo e il debito. Ora che arriva il rallentamento, lo spazio di manovra resta molto limitato. La favola della cicala e della formica rimane di grande attualità, anche se nel nostro Paese non sembriamo capaci di capirne la morale.

Le elezioni europee non coinvolgono la Bce. Ma un Parlamento europeo più "sovranista" che effetti potrebbe avere sulla politica monetaria della Banca centrale europea, che a fine ottobre cambierà il presidente Draghi e l'esecutivo?
Il presidente della Bce viene scelto dai capi di Stato e di Governo dei paesi dell'Eurozona, con un parere consultivo del Parlamento europeo.
Le elezioni di maggio non dovrebbero incidere direttamente sulla nomina del presidente della Bce. Indirettamente, tuttavia, quella nomina farà inevitabilmente parte di un "pacchetto" che includerà anche il presidente del Parlamento europeo, il presidente della Commissione europea e quello del Consiglio europeo. Ci sarà dunque un intreccio di accordi, tra paesi e tra partiti, a livello europeo.
Una crescita dei partiti populisti potrebbe rendere questo accordo più difficile, perché la maggioranza in parlamento potrebbe dover essere ampliata ad altri partiti, oltre a quello popolare e socialista. Ma fin quando i partiti sovranisti non riusciranno a creare alleanze con altri, difficilmente potranno avere un'influenza decisiva sulle questioni europee.

Quali evoluzioni si possono prevedere per l'euro e la Bce nei prossimi anni?
L'euro fa parte di un progetto di integrazione economica e politica in atto da anni.
Si tratta di un progetto in parte incompiuto, come si è visto nella crisi. Il suo completamento richiede delle riforme dell'architettura istituzionale europea, in particolare dell'unione bancaria, di un mercato dei capitali europeo e di una maggiore integrazione fiscale. Sono progetti ambiziosi, ma difficili da realizzare perché richiedono la messa in comune di poteri nazionali, ai quali la politica dei vari paesi deve rinunciare, attraverso un processo democratico.
Solo la consapevolezza che la sovranità esercitata a livello nazionale tende a ridursi in un mondo sempre più integrato, nel quale la dimensione conta, potrà creare le condizioni per una maggiore aggregazione di forze, che renda l'unione monetaria più resiliente e in grado di svolgere un ruolo primario nell'economia mondiale. • (p.m.)

Fra accelerazioni e rallentamenti oggi il progetto comunitario richiede un profondo ripensamento. Banco di prova saranno le elezioni di maggio

APPUNTAMENTO CON LA STORIA

di Aureliano Benedetti, presidente Museo Galileo

I PAESI rivieraschi del Mediterraneo e poi tutta l'Europa continentale sono stati la culla della civiltà occidentale, che ha dato impronta di sé fino ad oggi anche agli altri continenti. Con il divulgarsi del Cristianesimo, dopo la caduta dell'Impero romano, i paesi europei si dettero la medesima cultura sociale e spirituale.

Carlo Magno aveva tentato di unire l'Europa. Nella notte di Natale dell'anno 800 dopo Cristo, a Roma, da Papa Leone III fu eletto Imperatore del Sacro Romano Impero, istituzione che riuniva le genti latine e germaniche (ancora oggi possiamo leggere nella sua corona circolarmente scritto "Rex romanorum gentium"), ma meno di un secolo dopo la sua concezione unitaria fu frantumata in più Stati.

Un millennio dopo, sui principi della Rivoluzione francese, Napoleone tentò nuovamente di costruire l'Europa, ma il suo disegno, che prevedeva un'Europa sotto l'egemonia della Francia, naufragò per l'intervento delle sei coalizioni suscitate dall'Inghilterra. Il grande merito di Napoleone non è stata la vittoria di tante battaglie, ma la creazione del Codice Civile detto Napoleonico, che fu adottato da tutti gli Stati d'Europa e che fu alla base dell'impianto giuridico che tuttora regola la vita civile dei popoli d'Europa.

In quel tempo, inoltre, il romanticismo fu un movimento che esaltò il concetto di patria e di nazionalismo in tutte le nazioni d'Europa. L'Inghilterra e la Francia si dettero a sviluppare, ad esempio, il loro impero coloniale sottomettendo interi popoli in Africa, nel Medio Oriente e in parte dell'Asia. Poi avvenne la tragedia in due tempi della Prima e della Seconda guerra mondiale, cioè dal 1914 al 1945 l'Europa vide realizzarsi la propria rovina; era stata per secoli il riferimento di tutto il mondo per scienze, arte, filosofia, diritto delle genti, nel 1945 dovette constatare il passaggio della regia dell'assetto mondiale agli Stati Uniti e all'Urss.

Aureliano Benedetti

Sulle ceneri dell'Europa del dopoguerra, nel periodo dal 1950 al 1959, i sei paesi Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Olanda e Repubblica federale tedesca, per merito dei loro illuminati uomini politici dell'epoca, vollero iniziare un percorso di integrazione culminato verso quella che oggi è l'Unione europea. Il percorso è stato estremamente faticoso, la sofferenza dei popoli europei aveva suggerito un'istituzione sovranazionale. Vi era l'intendimento di una rapida unione di determinati elementi delle sovranità nazionali, ma a tale volontà non è stato possibile dare celere attuazione. Nel 1954 era fallito l'accentramento di una difesa comune per responsabilità della Francia, che non voleva veder risorgere l'esercito tedesco. Nel 1956 la Gran Bretagna si escluse dal progetto perché voleva coordinare questo con l'Oece (Organizzazione europea di cooperazione economica). Nel giugno del 1955 i ministri degli Esteri della Ceca (Comunità europea carbone e acciaio), sorta con il Trattato di Parigi il 18 aprile 1951, avevano incaricato un Comitato intergovernativo presieduto dal belga P.H. Spaack di studiare la

I Trattati di Roma del 1957

creazione di un'unione economica generale e una unione in campo nucleare; sorgevano così i Trattati di Roma del 25 marzo 1957 con l'atto costitutivo della Cee (Comunità economica europea) e della Ceea (Comunità europea energia atomica o Euratom) che andavano ad aggiungersi alla Ceca. I Trattati di Roma entrarono in vigore il primo gennaio 1958. Delle tre Comunità la Cee era di gran lunga la più importante e tramite questa negli anni '60 si assistette alla costituzione di un'unione doganale e della maggior parte delle organizzazioni di mercato, strumenti attraverso i quali si è proceduto al processo di integrazione fra gli Stati membri. Nello stesso periodo, però, l'Europa comunitaria registrò una grave crisi: la Francia nel 1965 ritirò i propri rappresentanti perché De Gaulle perseguiva un progetto europeo in cui confluissero principi federalisti, ma in una "Europa delle Patrie", cioè in un federalismo estremamente condizionato.
A partire dai primi anni '70 il processo di unificazione vide l'ampliamento della Comunità da sei a dodici Stati con la Gran Bretagna, la Danimarca e la Repubblica d'Irlanda entrati dal primo gennaio 1973, la Grecia dal primo gennaio 1981, la Spagna e il Portogallo dal primo gennaio 1986 e l'elezione a suffragio universale del Parlamento europeo.
Solo nella seconda metà degli anni '80 la costruzione dell'Europa registrò significative accelerazioni, fu seguito il metodo di modifiche successive dei trattati a favore della sfera di competenze della Comunità. In tale prospettiva fu approvato il Patto unico europeo (Pue) firmato nel febbraio 1986 a Lussemburgo e all'Aia, e successivamente il Trattato sull'Unione europea (Tue) firmato a Maastricht, nei Paesi Bassi, il 7 febbraio 1992. Con questi due atti vennero inclusi nell'integrazione europea settori quali la politica estera, la difesa e una stretta cooperazione nel campo della giustizia e degli affari interni.
Una delle più rilevanti realizzazioni dell'integrazione europea fu l'unione economica e monetaria, che entrò nella sua fase conclusiva il primo gennaio 1999 con l'introduzione della moneta unica, l'euro, in dodici Stati membri, divenuta effettivamente circolante il primo gennaio 2002. Oggi è adottata da 19 dei 27 Stati membri dell'Unione.
Il crollo della cortina di ferro e dell'Unione Sovietica posero il tema dell'allargamento dell'Unione europea ai paesi dell'Europa centro-orientale, che sollevò problemi di maggiore complessità; tali paesi si posero faticosamente in condizioni economiche e giuridiche tali da poter rispettare concretamente il diritto comunitario.
Negli accordi erano previste clausole relative al rispetto dei principi di democrazia e dello stato di diritto; il diritto dell'uomo e delle libertà fondamentali; il rispetto di tali principi divenne una condizione per l'ammissione all'Unione europea; così nel 1995 entrarono a far parte dell'Ue l'Austria, la Finlandia e la Svezia.
Nel 2001 il Consiglio europeo pose all'ordine del giorno il problema di un trattato per la stesura di una Costituzione per dare un assetto istituzionale vincolante della Ue. Il progetto del Trattato che adottasse la costituzione dell'Europa fu firmato a Roma il 29 ottobre 2004. Ma il processo di ratifica si arenò e fu quindi abbandonata la prevista Costituzione a favore di un nuovo progetto di trattato diretto non a sostituire, ma a rivedere i trattati in vigore.
Nel 2004 fecero il loro ingresso Cipro, Estonia, Lettonia, »

Lituania, Malta, Polonia, Repubblica ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria. Nel 2007 aderirono Bulgaria e Romania. Tale allargamento sollevò una serie di problemi di ordine istituzionale all'interno dell'Unione.
Nel dicembre 2007 veniva adottato a Lisbona il Trattato di riforma, che ha modificato il Trattato sulla Ue e il Trattato istitutivo della Ce. I punti salienti del Trattato di Lisbona sono l'istituzione di un presidente dell'Unione, l'incremento dei compiti dell'Alto rappresentante degli Esteri, il potenziamento dei compiti dell'Europarlamento, la limitazione del diritto di veto degli Stati membri in politica estera, sicurezza sociale e fisco. L'estensione del voto a maggioranza qualificata a 45 settori, tra cui la cooperazione, sia giudiziaria che di polizia, e la politica economica.
Il Trattato ha inoltre riconosciuto valore giuridicamente vincolante alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, ma come è possibile giudicare da quanto esposto in precedenza, gli egoismi di alcuni hanno danneggiato il progetto di tutti e l'Unione europea ha urgenza di essere rifondata, se mai fu fondata dopo i trattati di Roma.

Il Trattato di Maastricht del 1992

LA SITUAZIONE ODIERNA

Tra pochi mesi ci saranno le elezioni negli Stati partecipanti alla Ue per il rinnovo del Parlamento europeo. Queste si terranno in un clima centrifugo dei paesi d'Europa, che non è più quella degli anni '50; la crisi finanziaria arrivata dagli Stati Uniti nel 2008 è divenuta poi crisi economica, creando sofferenza e malcontento verso le istituzioni europee che sembrava dovessero essere lo scudo alle difficoltà, mentre oggi sembrano di intralcio; è irritante per l'opinione pubblica che l'Unione europea si occupi, ad esempio, del calibro delle banane.
Dai trattati di Roma sono passate tre generazioni; i popoli di quell'epoca avevano ben presente la tragedia delle due guerre mondiali e spingevano i loro uomini politici affinché si sforzassero di coniugare le tradizioni storiche di ciascun paese con la volontà di giungere a un'unica Europa.
Nel corso dei decenni, però, le popolazioni d'Europa hanno visto allontanarsi i valori scaturiti dal dopoguerra e affievolirsi il sentimento dello "stare insieme", condizionati peraltro sempre di più da uomini politici che, invece di sostenere i grandi temi politici e sociali, hanno voluto anteporre le regole economiche e finanziarie che via via maturavano; anziché una comunitas l'Europa è divenuta una societas; la moneta unica doveva essere lo strumento per velocizzare l'unione politica dell'Europa, oggi è soltanto lo strumento per un'area di libero scambio, cioè ha permesso soltanto un parziale legame politico tra gli Stati membri.
Non solo ma gli uomini politici europei – siamo in democrazia – hanno periodicamente severi appuntamenti con i loro elettori e quindi soffrono tutti di strabismo. È difficile guardare al progetto europeo distratti dall'attenzione alle esigenze delle rispettive opinioni pubbliche.
Quando i sei paesi vollero stabilire il futuro dell'Europa, l'Italia aveva la moneta più forte d'Europa (il suo debito pubblico era sotto il 30% del Pil e questo cresceva del 5% l'anno, mentre oggi siamo a oltre il 140% del Pil e la crescita è sotto l'1%), la Germania era soltanto quella federale, divisa dalla Germania cosiddetta democratica satellite dell'Urss, ma proprio per questa difformità la Germania federale era proprio quella che voleva più degli altri l'unione dell'Europa.
Oggi non ci sono più due gruppi contrapposti, i paesi dell'Europa occidentale con gli Stati Uniti e i paesi dell'Europa orientale con l'Unione Sovietica; oggi l'economia mondiale si sta polarizzando tra gli Stati Uniti, la Federazione russa e la Cina, mentre l'Unione europea può avere ruolo soltanto se fortemente coesa; però attualmente questa vocazione non sembra realistica.
L'Inghilterra ha deciso per la Brexit, la Francia vuole avere un ruolo primario, la Germania impone una rigorosissima politica economica di austerità; in Italia sorgono movimenti contrastanti. La natalità in Europa è tendente a zero, l'edonismo sta prevalendo sulla operatività virtuosa. Purtroppo sembra che Napoleone solesse dire che "l'Europa è una tana di talpe; tutte le grandi personalità vengono dall'Oriente"!
Nei loro programmi elettorali gli uomini politici degli Stati membri devono tener presente che il mondo ha iniziato la

quarta rivoluzione industriale; le precedenti prime due sono state appannaggio dell'Europa, la terza ha visto attore prevalente gli Stati Uniti, questa è mondiale.
La grande rivoluzione della conoscenza a portata di tutti proposta da Internet, l'elettronica, le energie rinnovabili, i nuovi materiali e i nuovi strumenti di produzione impongono agli uomini politici capacità di previsione e di attuazione rapida delle scelte strategiche: l'alternativa è la stagnazione o peggio la recessione o addirittura lo scioglimento dell'Unione europea.
Il libero mercato, ormai imperativo categorico delle scelte dei paesi democratici, non consente il dirigismo di altre epoche, però gli uomini politici europei, gli statisti, se vogliono essere riconosciuti come tali, devono avere presente la forza degli Stati emergenti, un tempo chiamati in via di sviluppo, per orientare le imprese europee verso progetti a forte valore aggiunto per competere con successo in un'economia globale.
Nel cammino dell'Unione europea attualmente sono presenti due gravi problemi: il primo è il trasferimento, prevalentemente dall'Africa, dei migranti che da paesi poveri cercano un futuro nei paesi ricchi dell'Europa, dove, come in Italia, esistono sacche di povertà; tali aspetti della situazione suscitano contrasto e diffidenza e il rimedio può essere soltanto un colossale piano pluriennale di intervento dell'Europa nei paesi africani per sviluppare sul posto scuole superiori, strutture sociali e iniziative imprenditoriali con conseguente elevazione sociale e loro benessere; il secondo problema è che si stanno consolidando segnali di rallentamento dell'economia nei paesi dell'Unione europea, che invece nel 2017 aveva dato timidi segnali di ripresa dopo anni di crisi; tale situazione investe oltre l'Italia anche la Germania, definita un tempo locomotiva d'Europa, la Francia e altri.
Le istituzioni europee dovranno tempestivamente intervenire riconsiderando l'impianto fiscale di tutti i paesi d'Europa consentendo, con l'alleggerimento del sistema fiscale (flat tax?), margini di spesa per i privati e margini di investimento per il rilancio delle imprese.
Inoltre gli uomini politici e quindi i governi degli Stati membri, abbandonando tempismi distruttivi, dovranno, per essere adeguati al ruolo, attuare iniziative di un forte aggiornamento della Ue e quindi in primis un sistema fiscale comune, un sistema giuridico comune e una difesa comune; tale programma, però, non può essere realizzato dai 27 Stati membri, difformi talora per dimensione e atteggiamento politico; lo potranno soltanto i sei paesi del Trattato di Roma del 1957 più la Spagna. Una volta attuato tale programma, questo sarà una calamita che attrarrà irrevocabilmente gli altri Stati membri. Inoltre sarà necessario rendere ancora più vincolante il ruolo della Banca centrale europea, affinché tutte le banche d'Europa abbiano uno stesso ordinamento, indipendentemente dalla loro collocazione territoriale. Mentre al momento della entrata in vigore dei trattati di Roma i sei paesi sottoscrittori avevano una situazione economica pressoché omogenea, oggi la situazione è più complessa, si sono venute creando nel tempo difformità sulla struttura economica di alcuni dei paesi membri; l'Italia ha fatto una politica di spesa che sta creando notevoli difficoltà, però come nel 2002 fu consentito agli Stati europei dell'est qualche anno di moratoria, così oggi deve essere adottata una politica di vera collaborazione: un evento quale quello cui fu sottoposta la Grecia per mancato tempismo dei vertici dell'Unione europea non deve più ripetersi.

Il Trattato di Lisbona del 2007

Non c'è dubbio che per la crisi del 2008 nell'immediato fosse necessario affrontare un periodo di austerità, ma averlo fatto durare un decennio è stato un errore strategico di cui vediamo le conseguenze. Non è stato più possibile operare investimenti sulle infrastrutture e tale comportamento ha contratto lo sviluppo economico di molti paesi dell'Europa. Nei primi anni del '900, durante uno dei governi di Giovanni Giolitti, l'Italia era indebitata fortemente, quasi come oggi anche con banche internazionali, però questo debito si era venuto costituendo per consentire il rapido completamento di tutta la rete ferroviaria del Paese; tale infrastruttura consentì il rigoglioso sviluppo dell'Italia, che poté rimborsare »

MARITIME SOLUTIONS
since 1895

NERI
1895

WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

ZAKI.IT

facilmente e in breve tempo tale debito. Oggi non è più ammissibile che uno Stato membro della Ue si indebiti per pagare stipendi, ma è logico, anzi necessario, indebitarsi per opere strutturali e, per quanto riguarda l'Italia, non dobbiamo pensare soltanto alle dighe, ai ponti, alle strade, alle gallerie ferroviarie, ma dobbiamo necessariamente considerare opere strutturali anche la scuola e la giustizia.
La Banca centrale europea ha sostenuto gli Stati membri comprando titoli del loro debito pubblico; negli ultimi anni ha sollecitato la ristrutturazione e il rafforzamento del sistema bancario europeo, però la sua Sezione vigilanza, che ha controllato la capacità patrimoniale delle più grandi banche europee, per quelle italiane ha considerato in senso negativo la proprietà di titoli del debito dello Stato, mentre per le banche tedesche e francesi ha considerato positivamente la proprietà di titoli derivati di cui è noto il loro forte rischio. Questo non sembra un metodo per omologare il sistema.
Recentemente la Banca centrale europea ha sollecitato il sistema bancario europeo ad azzerare nello stato patrimoniale gli Npl (non performing loans, ndr) entro il 2026; considerata la struttura di molti dei crediti in sofferenza, è necessario per le banche un tempo maggiore per ammortizzare tale rettifica, anche perché molti crediti in sofferenza sono gestibili con successo senza doverne azzerare il valore residuo. Tale disposizione produrrà la contrazione del credito; in questo momento assolutamente necessario per le imprese grandi, medie e piccole.

Gli appuntamenti della storia stanno chiamando i cittadini europei e i loro uomini politici alla costituzione dell'Europa unita come vera entità sovranazionale, ma tale chiamata impone generosa ma gloriosa consapevolezza di rinuncia a parte delle sovranità degli Stati ancora vincolati da soffocanti burocrazie. Infatti tale grande disegno inevitabilmente nel tempo porrà i governi degli Stati nel ruolo di istituzioni di mero coordinamento, mentre si rafforzeranno i governi regionali più vicini ai territori che potranno virtuosamente colloquiare con le altre regioni degli Stati membri per tutto quel patrimonio di iniziative ed esperienze tramandate a loro da tradizioni millenarie.
Non sarà possibile giungere in poco tempo – il tempo è sempre la chiave di tutto – ad un'Europa veramente unita, ma soltanto così questa potrà essere un autorevole protagonista nel mondo. ●

Aureliano Benedetti è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2007 per il forte sviluppo dato alla Cassa di Risparmio di Firenze di cui è stato presidente. Attualmente è presidente del Museo Galileo – Istituto e Museo di Storia della Scienza e della Fondazione Lorenzo Valla

Occorre arrestare il processo involutivo in corso per poter competere con Stati Uniti e Cina

IL "PILOTA AUTOMATICO" NON BASTA

di Franco Bernabè, presidente Nexi

NELL'INDAGINE condotta lo scorso dicembre dall'Europarlamento sul clima di opinione dei cittadini europei, alla domanda se il proprio paese avesse beneficiato dell'appartenenza all'Unione europea, solo una minoranza di italiani ha dato una risposta positiva. Rispetto ad un 68% di cittadini europei che ritenevano che l'appartenenza all'Unione europea fosse positiva per il proprio paese, solo il 43% degli italiani era della stessa opinione, una situazione che collocava, in quella indagine, l'Italia all'ultimo posto nella graduatoria del consenso all'Europa.

Questo non sorprende alla luce delle crescenti critiche avanzate dalla classe politica nei confronti dell'Europa.

Se i politici raccontano che l'Europa è un fattore di freno piuttosto che di progresso per il Paese, è naturale che il sentimento dell'opinione pubblica diventi negativo. Si tratta, però, di un'inversione di rotta radicale per la politica italiana. Per decenni la classe politica ha infatti usato l'Europa, le sue politiche e i suoi vincoli per promuovere una agenda di modernizzazione del Paese. L'Europa è stata da questo punto di vista, un alleato prezioso. Il potersi riferire ad una entità esterna è stato uno strumento per rafforzare i propri argomenti, ma anche per non assumersi direttamente delle responsabilità.

Non è difficile spiegare le ragioni di questo radicale mutamento di clima in un Paese che è stato uno dei fondatori della Comunità economica e dell'Unione europea e che ha sempre rivendicato di essere nella pattuglia di testa della difesa dell'idea di Europa.

All'origine c'è la stagnazione della economia italiana, che oramai dura da quasi vent'anni. Di fronte alla crescita delle difficoltà economiche e all'incapacità di affrontarle, per la politica è comodo avere una entità astratta alla quale imputarne la responsabilità. In questo modo, però, si ripete a ruoli invertiti lo stesso copione che aveva visto i politici usare l'Europa per promuovere riforme che avevano difficoltà a spiegare.

Franco Bernabè

La verità è che la politica italiana non si è mai preoccupata di promuovere gli interessi nazionali italiani attraverso una presenza attiva e autorevole nelle istituzioni europee. Solo quando i problemi sono diventati seri ci si è accorti che l'Europa era un'entità sulla quale avevamo scarsa influenza, una situazione che in un contesto di crescente difficoltà ha contribuito ad aumentare il risentimento dell'opinione pubblica.

È possibile invertire questo atteggiamento negativo nei confronti dell'Europa? Molto dipenderà da come si evolverà la situazione economica e politica italiana, ma molto dipenderà dall'Europa stessa. L'idea di Europa deve evolversi alla luce del nuovo contesto geopolitico e delle nuove esigenze dei suoi cittadini, ma soprattutto deve trovare una leadership autorevole in grado di trasformarla in azioni concrete. L'Europa è stata l'idea generosa dei padri fondatori, ma è stata anche il risultato di importanti interessi geopolitici in

un momento di confronto tra est e ovest. Senza il piano Marshall e l'iniziativa americana a favore delle istituzioni multilaterali difficilmente l'idea di Europa avrebbe avuto la forza di decollare. Oggi il problema strategico degli Stati Uniti è rappresentato dalla Cina e l'attenzione è rivolta al Pacifico. L'Europa non è più al centro dell'equilibrio strategico mondiale.

Questo è stato uno dei fattori che ha spinto il Regno Unito a cercare una diversa collocazione internazionale attraverso il progetto di uscita dall'Europa.

La responsabilità di fare progredire l'idea di Europa non beneficia oggi di un sostegno esterno, ma ricade interamente sulla sua leadership, una leadership che deve essere espressa soprattutto dai paesi più importanti: la Germania, la Francia e l'Italia.

L'Europa delle origini aveva una visione strategica guidata dalla Francia. L'obiettivo era di inglobare la Germania in un progetto politico più vasto che la condizionasse e le impedisse di tornare a minacciare gli altri paesi. Ma era una Germania divisa e umiliata. La riunificazione tedesca dell'ottobre 1990 ha cambiato radicalmente la prospettiva riportando nuovamente la Germania al centro della scena europea.

I francesi, consapevoli delle conseguenze dell'allargamento, hanno tentato di contenere la Germania imponendo la creazione di una nuova moneta e la rinuncia al marco.

Il rafforzamento della Germania all'interno dell'Unione europea non è stato però accompagnato da un disegno politico condiviso, come lo era quello delle origini.

Il trattato di Maastricht del 1992 che avrebbe dovuto rappresentare la nuova visione dell'Europa, si concentrò soprattutto sui parametri di convergenza in vista dell'Unione monetaria. Alla luce dell'esperienza successiva appare chiaro che il sistema di regole imposto dal trattato rappresentava la rinuncia alla definizione di una leadership politica: era la ricerca di un pilota automatico che impedisse la discrezionalità.

Il dibattito su regole e flessibilità che ancora oggi domina in Europa è in realtà un dibattito sulla necessità o meno di una leadership. È impopolare dirlo e contrasta con il legittimo orgoglio degli altri paesi, ma spetta alla Germania definire una propria idea di Europa e condividerla con gli altri. Non basta su questo un accordo con la Francia come sta tentando di fare Macron con il Trattato di Aquisgrana.

Per una condivisione di responsabilità occorre coinvolgere una platea di paesi più vasta. È una sfida più complessa che richiede visione, generosità e azione, ma senza la quale difficilmente si potrà arrestare un processo involutivo dell'Europa dalle conseguenze molto gravi.

Ci sono molte ragioni che militano a favore di una più stretta integrazione europea. E sono ragioni connesse alle esigenze di difesa dell'Europa. Innanzitutto, alla difesa dei suoi valori, il più importante dei quali è rappresentato dall'idea di solidarietà definita dallo stato sociale. Ma anche alla difesa delle sue imprese e della sua economia.

Sono cambiate le dimensioni per competere. L'asse dell'economia si è spostato verso l'Asia. Paesi come la Cina e gli Stati Uniti in una prospettiva di riduzione degli scambi internazionali rafforzeranno le loro dimensioni industriali. I singoli paesi europei non hanno le dimensioni per competere in questo scenario. Occorre favorire processi di concentrazione che definiscano come mercato rilevante l'intera Unione europea.

C'è poi la dimensione militare. Il mondo di oggi ha dei rischi geopolitici non meno rilevanti di quelli che avevano caratterizzato il periodo della guerra fredda. Il tema di un potenziamento e messa in comune dei sistemi di difesa è una priorità, tenuto conto del fatto che fino ad ora l'Europa si è appoggiata sui sistemi di difesa americani.

La leadership europea non si può limitare alla dimensione economica proponendo regole e sorvegliando sul loro rispetto. Ma per fare evolvere l'Europa in questa direzione occorre che anche l'Italia faccia la sua parte, avanzando proposte nelle sedi opportune con una presenza continua e autorevole.

L'Italia è uno dei paesi fondatori della comunità ed è uno dei paesi che ha contribuito con maggiore chiarezza a definirne il valore politico con il manifesto di Ventotene.

Tra i grandi paesi fondatori è forse quello che avrebbe meno difficoltà ad avanzare proposte senza suscitare negli altri il sospetto di voler esercitare un ruolo egemone.

Bisogna, però, che la politica italiana capisca che è ora di cambiare atteggiamento, smettendo di lamentarsi e assumendo l'iniziativa nelle sedi opportune. •

Franco Bernabè è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2011. È presidente di NEXI, società italiana leader nei pagamenti elettronici e presidente di FB Group. È stato presidente e amministratore delegato di Telecom Italia e amministratore delegato dell'Eni, della quale ha gestito la trasformazione da Ente di Stato in SpA

Nel settore bancario sono fondamentali normative che assicurino parità di condizioni

UE, SÌ A UNA NUOVA "FASE COSTITUENTE"

di Antonio Patuelli, presidente Associazione Bancaria Italiana

IL 2019 sarà decisivo per un "cambio di passo" dell'Unione europea: infatti, a fine maggio vi sarà il rinnovo integrale, con elezione diretta, del Parlamento europeo e da lì a poco i singoli Stati membri dovranno designare rispettivamente i componenti della nuova Commissione europea, cioè dell'organismo che costituisce sostanzialmente il "governo europeo". Quindi, quest'anno è decisivo per la revisione critica, costruttiva e propulsiva del funzionamento delle istituzioni comunitarie, per correggerne limiti e anche contraddizioni, dove sussistano, e per rilanciare un nuovo europeismo che veda meno burocrazia e più partecipazione dei nuovi eletti del Parlamento e della Commissione nelle scelte innanzitutto per il rilancio dello sviluppo e dell'occupazione.

Infatti, dopo un periodo poliennale di prevalenti attenzioni europee a come fronteggiare la crisi finanziaria venuta da oltreoceano e poi divenuta crisi economica, sociale e anche morale nella stessa Europa, dopo tutto questo, le istituzioni europee debbono ora intraprendere una nuova "fase costituente" che imprima un più forte sviluppo attraverso politiche che favoriscano la crescita dei fattori produttivi coniugati con sempre più avanzati livelli di innovazione tecnologica, di processo industriale e di prodotto, il tutto sempre nel rispetto della centralità dei diritti e dei doveri della persona.

Antonio Patuelli

In questo quadro occorre che le rinnovate istituzioni europee, fra gli obiettivi prioritari, pongano anche la preparazione di una vera e propria "Costituzione per l'Europa", dopo che non è mai entrato in vigore (innanzitutto per l'ostilità referendaria francese) il Trattato Costituzionale che, oltre un decennio fa, prima ancora dello scoppio della grande crisi economica, fu solennemente sottoscritto proprio a Roma, in Campidoglio, dai capi di Stato e di Governo dell'Unione europea.

Ma l'Unione avrà anche altri fondamentali compiti: innanzitutto è chiamata ad affrontare molte questioni complesse, tra cui l'uscita del Regno Unito (la cosiddetta Brexit), mentre nuove sfide all'interno e all'esterno dell'Ue continueranno a mettere alla prova la sua stessa solidità, la solidarietà tra Stati membri per la costruzione europea. È, infatti, necessaria una chiara definizione dei rapporti tra Ue e Regno Unito, a seguito della Brexit, in particolare in un'ipotesi di cosiddetta "Hard Brexit". Con questo processo l'Ue perde comunque quella che finora è stata la principale piazza finanziaria europea.

Ad esito della Brexit, sarà inoltre necessario che sia assicurata un'appropriata supervisione da parte dell'Esma (l'Autorità europea degli strumenti finanziari e dei mercati, ndr) sulle piattaforme di negoziazione di paesi terzi, al fine di assicurare un approccio coerente a livello di mercato interno, evitando la possibilità di arbitraggi regolamentari dovuti all'esistenza di regimi nazionali.

In tale contesto, con il settore bancario che rimarrà verosi-

milmente la fonte principale di finanziamento della crescita, riveste un ruolo centrale lo sviluppo del mercato creditizio e finanziario, che non può prescindere da un contesto normativo che garantisca un piano di concorrenza livellato per gli intermediari all'interno dell'Unione e che incoraggi la competitività degli operatori europei nel confronto internazionale.
Si conferma, pertanto, la necessità e l'urgenza di pervenire a veri e propri testi unici che regolino in modo uniforme l'attività bancaria e finanziaria a livello europeo, assicurando parità di condizioni di accesso e di esercizio, nell'ambito, innanzitutto, dell'attività bancaria, dei servizi di investimento e del diritto penale dell'economia.
È inoltre fondamentale che si proceda all'armonizzazione anche della disciplina dell'insolvenza delle imprese e di escussione delle garanzie (per via giudiziale e stragiudiziale).
In ogni caso, occorrerà assicurare che le misure regolamentari e di vigilanza tengano adeguatamente in considerazione la finalità strategica di sostegno della crescita e non siano esclusivamente orientate alla minimizzazione dei rischi, evitando, quindi, un eccessivo livello di delega verso organi tecnici che hanno quest'ultimo fine come unico obiettivo.
Con riferimento ai mercati finanziari, occorrerà in primo luogo procedere alla finalizzazione del Piano d'azione per la cosiddetta Capital Markets Union (Cmu). La creazione di un mercato dei capitali integrato, liquido, ampio e profondo rappresenta una fonte addizionale di finanziamento per le imprese, ma è allo stesso tempo fondamentale per l'emissione e la negoziazione dei titoli bancari. Ciò è quanto mai urgente anche in prospettiva del collocamento di rilevanti ammontari di titoli bancari (subordinati e non) per far fronte ai nuovi requisiti prudenziali bancari di Mrel (Minimum Requirement for own funds and Eligible Liabilities, ndr).
Oggetto di numerose iniziative è, inoltre, la disciplina della raccolta fondi a medio/lungo termine nella dimensione europea. Sono in corso, infatti, le iniziative legislative sulle obbligazioni garantite europee.
Per il Fintech, occorre assicurare un livellamento del piano competitivo tra gli operatori bancari e gli altri operatori, finora meno regolamentati, nella prestazione di servizi contigui a quelli finanziari, a cominciare dai colossi internazionali delle nuove tecnologie.
Andrà perseguita con attenzione e impulso anche l'azione relativa al tema della cybersecurity, come previsto anche dal "Fintech Action Plan" e dal cosiddetto "Eu Cybersecurity Act", per rafforzare la cyberresilience del settore finanziario e bancario.
Occorrerà, inoltre, prestare molta attenzione agli sviluppi

di tutto il filone normativo in relazione alla tutela dati (privacy, protezione, localizzazione, analisi).
Un ulteriore ambito di interesse è rappresentato dalle possibili iniziative normative su Blockchain e Distributed Ledger Technology e in merito alla creazione delle cosiddette regulatory sandboxes. Altrettanta attenzione desta il tema su possibili iniziative in materia di intelligenza artificiale, nonché sull'utilizzo dei cloud. Sarà molto importante anche il Regolamento Ue sull'equità e la trasparenza delle attività commerciali tramite piattaforme online.
Insomma, l'Unione europea dovrà essere sempre più l'istituzione preposta alla definizione delle regole strategiche della corretta concorrenza con i grandi colossi geoeconomici che gravitano negli Stati Uniti, in Cina e in Russia. Perciò, l'Unione europea necessita quanto mai di lungimiranza, di collegialità e di solidarietà sostanziale. •

Antonio Patuelli è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2009 per il forte sviluppo dato alla Cassa di Risparmio di Ravenna SpA, capogruppo dell'omonimo Gruppo Bancario, di cui è presidente. È presidente dell'Associazione Bancaria Italiana

TAV TORINO-LIONE, UN'IDEA DI FUTURO

Tra proclami, tweet, dossier, analisi e contro-analisi, quali sono i rischi per l'Italia di rimanere fuori dalla rete europea dei trasporti?

Servizio a cura di Cristian Fuschetto

INCHIESTA

CONSIDERATA "PRIORITARIA" dal Consiglio Europeo nel 1994, formalizzata tra Italia e Francia nel 1996, ridiscussa e rivista tra i due Stati nel 2012, la linea ferroviaria Torino-Lione dovrebbe rientrare nel capitolo dei progetti cantierati. E invece si discute ancora della sua cantierabilità.

Un fatto che da solo indica che la Tav non è solo un'affaire di logistica e reti, ma è il tornasole di un'incapacità del sistema-Paese di tradurre progetti in opere, decisioni in atti concreti. Certo, se la costruzione di una linea destinata a collegare l'Italia al resto d'Europa e all'Asia per mezzo del futuro corridoio mediterraneo ha destato e continua a destare tante resistenze, è doveroso interrogarsi sul perché. Alle questioni di metodo, l'"imposizione" dall'alto di cambiamenti radicali a un territorio, si aggiungono quelle di merito per cui sarebbe un'opera inutile ed esosa. Inutile perché la domanda di traffico Italia-Francia è esigua, o comunque adeguatamente soddisfatta dalla linea storica. Esosa perché, si fa notare, l'opera costerebbe nel suo complesso più di 20 miliardi di euro, secondo un calcolo della Corte dei Conti francese del 2015 ne dovrebbe costare 26,1. Ma sono numeri che rischiano di far confusione. Il protocollo d'intesa stabilito a Venezia nel 2016 tra Francia e Italia con oggetto proprio la validazione dei costi della Tav, fissa chiaramente il costo complessivo della sezione transfrontaliera tra un valore minimo di 8,405 miliardi di euro e un valore massimo di 8,609 miliardi di euro. Cifre cui va sottratto il contributo dell'Unione europea. Ma la Tav è una questione di cifre? Non solo.

TORINO-LIONE, QUAL È LA POSTA IN GIOCO?

Qual è infatti la posta in gioco della linea ferroviaria Torino-Lione? Soldi, reputazione e futuro.

Cominciamo dai soldi, perché della reputazione non è »

possibile stimare i costi se non per assoluto difetto. Stesso discorso per quel che attiene gli scenari di sviluppo e di crescita non solo del nord-ovest ma del Paese. Incalcolabili. Oggi in pochi ricordano che l'Italia è stata uno dei paesi che più si è impegnato per l'approvazione del primo grande piano di infrastrutture europee, il piano Delors (1993), e che quel piano prevedeva, come ancora oggi prevede, la realizzazione di un sistema di trasporti integrato in grado di reggere la scala dei traffici globali, di mettere in collegamento Asia e Vecchio Continente. Forse oggi in pochi ricordano che il cosiddetto Corridoio Mediterraneo è il frutto di battaglie di governi di diversi colori, uniti tuttavia dall'interesse di evitare all'Italia l'esclusione dall'asse est-ovest, tanto è vero che Francia e Germania avrebbero preferito un corridoio che passasse al di sopra delle Alpi e non, come poi si è ottenuto, al di sotto. A proposito, se la Torino-Lione si bloccasse non sarebbe così inverosimile che la Svizzera proponga di sostituire l'intero corridoio ferroviario italiano della pianura padana con il collegamento Ginevra-Basilea-San Gallo-Monaco-Vienna, in parte già operativo.
Ecco quanto può costare in termini di potenzialità di sviluppo, di ricchezza, di vivibilità – in una parola, di futuro – la responsabilità di far saltare l'intero corridoio europeo che va da Lisbona a Kiev (da Torino a Trieste in Italia)? Quale impatto potrà avere il venir meno dell'effetto di rete di un'opera del genere?
Un inciso: l'opera non è tecnicamente una linea ad alta velocità e infatti è definita "una linea mista con specifiche tecniche d'interoperabilità", specifiche conformi alle rete centrale europea di cui è parte: questo significa che permette il passaggio di treni passeggeri a una velocità massima di circa 220 km/h e treni merci a una velocità massima di circa 120 km/h, quindi non consente di raggiungere la velocità di punta dell'Av propriamente detta per il trasporto viaggiatori, che è di 250 km/h. Si continua a chiamarla Tav per semplicità.
Veniamo quindi ai costi stimabili. Quanto costerebbe bloccare la Tav? Si può distinguere tra vari voci di finanziamento che andrebbero perse, fondi da restituire, vantaggi non più ottenibili e costi per il ripristino e la messa in sicurezza dei cantieri già esistenti.
Un ipotetico "no" al proseguimento dell'opera significherebbe bruciare subito 1,2 miliardi di euro: 500 milioni già stanziati da Bruxelles andrebbero restituiti sull'unghia mentre altri 700 milioni, previsti come contributo per la tratta italiana della Tav nei bilanci dell'Unione fino al 2020, verrebbero cancellati o riconvertiti.
Con la fame di finanziamenti europei per infrastrutture da parte di altri Stati, non sorprenderebbe che i soldi per la Tav potrebbero facilmente trovare altra destinazione, a maggior ragione visto che la Commissione europea è ostile a Roma (e viceversa). Lo stop significherebbe naturalmente fare a meno anche della quota del finanziamento europeo prevista per il completamento dell'opera (poco meno di 3,5 miliardi che possono arrivare a 4,3 sugli 8,6 miliardi complessivi).
Il principale soggetto finanziatore dell'opera, è sempre utile ricordarlo, è l'Unione europa con il 40% delle quote, mentre all'Italia spetterebbe il 35% e alla Francia il 25%.
I finanziamenti sono tuttavia solo una parte della voce investimenti. Nel frastuono delle polemiche ci si dimentica

"Sono felicissimo di aver visto sette chilometri di tunnel: una grande opera ingegneristica, un miracolo italiano. In questi anni non c'è stato un solo incidente sul lavoro, nessuna infiltrazione mafiosa. Ho ringraziato gli operai, gli ingegneri, le forze dell'ordine.
Ci porterei in visita deputati, senatori, i sindaci e dovrebbero andarci anche le scolaresche."

Matteo Salvini, ministro dell'Interno, in visita al cantiere Tav di Chiomonte

"Non mi interessa l'analisi costi-benefici. Il problema non è la Tav ma che nessuno verrà mai a investire in Italia se il Paese mostra che un Governo che cambia non sta ai patti."

Giovanni Tria, ministro dell'Economia e delle Finanze

spesso che se ci sono già dei cantieri vuol dire che ci sono persone già al lavoro cui bisognerebbe dire "tutti fermi, abbiamo cambiato idea".
Oggi lavorano all'opera circa ottocento persone, di cui due terzi nei cantieri e il resto tra società di servizi e ingegneria; persone che nel pieno delle attività saliranno a 4mila, cui vanno sommate altrettante nell'indotto.

I DANNI CERTIFICABILI

Una stima dei costi di un ipotetico stop all'opera è stata realizzata nel 2014 dalla società Ltf (Lyon-Turin Ferroviaire), l'attuale Telt (Tunnel Euralpin Lyon-Turin), il soggetto per metà italiano e metà francese promotore dell'opera. Lo studio, commissionato al Centro di economia regionale, dei trasporti e del turismo della Bocconi, è tornato attuale perché richiamato dal vicepremier favorevole alla realizzazione della Tav. Sarebbero 20,3 i miliardi di mancati benefici socioeconomici dovuti al blocco dei cantieri. Una stima che tiene conto delle prospettive di crescita degli scambi tra l'Italia e l'ovest europeo, tornati oltre i valori pre-crisi (più 5% rispetto al 2007). Secondo le analisi della Bocconi nel 2030 i beni da trasportare supereranno i 50 milioni di tonnellate l'anno che diventeranno almeno 55 milioni, "ma più probabilmente tra i 65 e i 75" entro il 2050. Questi sono i benefici in termini di Pil e posti di lavoro cui l'Italia sceglierebbe di rinunciare dicendo addio alla Tav. Poi ci sono gli effetti negativi immediati, che lo studio quantifica in una cifra che oscilla tra 2,9 e 4,2 miliardi a seconda delle voci considerate: i fondi da restituire a Francia ed Europa per i 65 chilometri di sondaggi e i 25 chilometri di gallerie già scavati (900 milioni), i costi per mettere in sicurezza le aree di cantiere (sette anni di lavori per circa 280 milioni cui aggiungerne altri cento per la sorveglianza da parte delle forze dell'ordine), e ancora i contratti da rescindere.
Infine ci sono i costi (tra 1,4 e 1,7 miliardi) per mettere a norma l'attuale tunnel del 1871, una galleria di 14 chilometri senza una sola uscita di sicurezza, dove potrebbero passare 94 treni al giorno ma ne sono autorizzati solo 38 perché gli standard europei non sono rispettati.»

Gravemente compromessa la credibilità del sistema-Italia

Nella riunione di febbraio, il Consiglio Direttivo della Federazione Nazionale dei Cavalieri del Lavoro, presieduto da Antonio D'Amato, ha espresso una forte preoccupazione per la continua perdita di credibilità sul piano internazionale che sta minando la capacità competitiva del nostro Paese.
Crisi di credibilità, hanno sottolineato i Cavalieri del Lavoro, provocata dalla perdurante assenza di chiari e decisi interventi di politica economica e industriale per rilanciare la competitività e il prodotto interno lordo nazionale. Una crisi di credibilità fortemente accentuata dalla posizione assunta nei riguardi della Tav Torino-Lione. Si tratta di una infrastruttura strategica che risponde ad impegni internazionali assunti dall'Italia già alcuni decenni fa, che riguarda tutto il Paese e che è indispensabile al sistema industriale italiano per accedere ai grandi corridoi di sbocco sui mercati europei e mondiali in maniera competitiva e efficace.
Non fare la Tav non vuol dire solo rinunciare a posti di lavoro e investimenti importanti che possono rilanciare occupazione, sviluppo e Pil, ma significa – ha concluso il Consiglio Direttivo della Federazione Nazionale dei Cavalieri del Lavoro – soprattutto condannare il Paese a una posizione di marginalità e tutto il sistema industriale italiano a perdere importanti quote di mercato. La credibilità del Paese è fondamentale per difendere il made in Italy. Perdere credibilità vuol dire perdere valore a livello internazionale e fiducia nelle imprese italiane.

Per finire la Torino-Lione

La decisione della Commissione europea di finanziare ancora di più le grandi infrastrutture europee transfrontaliere, dall'attuale 40% del costo dei lavori al 50% nel prossimo bilancio 2021-2027, aumenterà i finanziamenti europei in arrivo per la Torino-Lione e il tunnel del Brennero di circa 1,1 miliardi di euro. E abbasserà la quota residua che l'Italia deve ancora stanziare da 1,2 miliardi a **366 milioni di euro**.

TAV TORINO-LIONE

Costi di progettazione e indagini geognostiche	€ 1,4 mld
Costi per lavori di realizzazione	€ 9,6 mld*
Costi complessivi	**€ 11 mld**

*8,6 miliardi il costo certificato 2012, aggiornato a 9,6 nella stima del costo a vita intera, delibera Cipe 67/2017).

FONDI EUROPEI

Stanziati	€ 1,217 mld
Programmati su 2021-2027	€ 3,979 mld **
Totale	**€ 5,196 mld** (il 47% del costo totale)

** con co-finanziamento al 50% (elaborazione Telt)

COSTI PER L'ITALIA

Costi complessivi	**€ 3,332 mld**

L'Italia ha già stanziato 2,966 miliardi di euro (402 milioni per la fase progettuale e delle indagini geognostiche e 2,564 miliardi per i lavori). Restano da stanziare 366 milioni.

COSTI PER LA FRANCIA

Costi	**€ 2,557 mld**

La Francia coprirà i restanti 2,557 miliardi; in forza dei trattati, come noto, la parte non coperta da fondi Ue è al 57,9% a carico dell'Italia e il 42,1% a carico della Francia.

ANALISI COSTI-BENEFICI: CRONACA DI UNA MORTE ANNUNCIATA

I numeri della relazione del 2014 trovano conferma nella recente "Relazione tecnico-giuridica" allegata all'Analisi costi-benefici voluta dal ministero dei Trasporti.

Cosa piuttosto sorprendente perché, pur nell'annunciata ostilità all'opera della Commissione incardinata dal ministero, si riconoscono le severe conseguenze derivanti da un'eventuale rinuncia, almeno per quel che riguarda le penali cui andrebbe incontro il nostro Paese.

Secondo i tecnici, i contenziosi in caso di rinuncia alla Tav ammonterebbero fino al 30% dei costi quantificati.

Nell'analisi giuridica curata dall'Avvocatura dello Stato si legge che i "molteplici profili evidenziati non consentono di determinare in modo netto i costi in caso di scioglimento" degli accordi.

Le conclusioni della relazione tecnico giuridica stimano tuttavia il costo massimo tra penali e rimborsi che potrebbe raggiungere la cifra di 4,2 miliardi.

Nonostante i costi della rinuncia, prevedibile come la traiettoria di un pendolo, l'Analisi costi-benefici voluta dall'attuale ministero delle Infrastrutture ha dato esito fortemente negativo. Si vedrà se sarà o meno la premessa per la bocciatura dell'opera anche da parte del Governo.

"L'analisi condotta mostra come [...] il progetto presenta una redditività fortemente negativa" con costi di circa sette miliardi di euro, si legge nel documento firmato dal team guidato dal professor Marco Ponti, già docente di Economia e pianificazione dei trasporti al Politecnico di Milano. A firmarlo con Ponti solo cinque dei sei componenti la Commissione: Paolo Beria, Alfredo Drufuca, Riccardo Parolin e Francesco Ramella. Non ha firmato, invece, il sesto esperto che faceva parte del gruppo di lavoro: si tratta di Pierluigi Coppola, ingegnere e docente all'Università Tor Vergata di Roma. In un certo senso, quella firma mancante nel frontespizio commissionato dal ministro delle Infrastrutture rappresenta una dura censura nei confronti dello stesso, visto che Coppola era l'unico membro della commissione a non aver già svolto analisi e studi insieme al professor Ponti. Riccardo Parolin è fondatore della società Trt - Trasporti e Territorio con Ponti. Alfredo Drufuca è stato membro del cda e responsabile per l'ingegneria dei trasporti di Trt. Paolo Beria ha collaborato con Trt ed è, come Francesco Ramella, attualmente ricercatore nella Bridge Research di cui Ponti è fondatore.

Molti i contenuti dell'analisi che hanno fatto discutere.

A cominciare dalla computazione dei costi.

L'analisi infatti considera i costi totali dell'opera e non la ripartizione tra i soggetti pagatori: Ue, Francia e Italia.

Detto in altri termini, se l'Unione europea aumentasse il proprio contributo sulla tratta internazionale dal 40% al 50% (come pure è stato ipotizzato) o addirittura decidesse di assumersi tutti i costi e di donarla a Italia e Francia, l'analisi costi-benefici rimarrebbe tal quale.
Sono stati utilizzati criteri di valutazione anomali, ha sottolineato il tecnico "dissidente", Pierluigi Coppola. "Se fossero state seguite le linee di valutazione condivise dagli standard internazionali – ha messo in luce in un dossier consegnato al ministero – l'Analisi costi-benefici avrebbe dato un saldo positivo di 300 milioni".
Un altro elemento che ha lasciato perplessi è quello relativo alla ricaduta fiscale. Dirottare i traffici sulle rotaie e toglierli dalla strada sarebbe un costo eccessivo a causa dei mancati introiti per lo Stato in termini di accise sui carburanti e per Autostrade in termini di pedaggi.
Il passaggio dei traffici dalla strada al ferro rappresenterebbe, secondo gli esperti, un costo insostenibile per lo Stato. Su questo punto c'è però un dettaglio non da poco da tener presente. Le linee guida della Commissione europea e, finora, anche del Ministero dei Trasporti, indicano di non considerare i trasferimenti come costi, cioè di non comprendere nella computazione co-sti-benefici tasse ed entrate fiscali "Meno ci saranno mezzi pesanti e auto sulle Alpi, più il rapporto costi-benefici sarà negativo. Un ragionamento che pesa almeno quanto la CO_2", il commento caustico affidato a una nota del Comité Transalpine Lyon-Turin. È il caso di segnalare che se cambiasse la tassazione sui carburanti cambierebbe anche la convenienza economica dell'investimento e, se è vero che sistemi di tassazione possono essere modificati con una certa facilità, non può dirsi lo stesso della visione europea di un sistema trasportistico basato su una minore dipendenza dai combustibili fossili. E poi, come pure è scritto nel cosiddetto "Contratto" che unisce il Governo gialloverde, oltre alla sostenibilità economica, bisogna tuttavia fare i conti anche con quella ambientale:

"Le infrastrutture servono a creare uno sviluppo per sua natura indefinito nell'immediato, non a dare riposte allo status quo."

Giovanni Toti, presidente Regione Liguria

"È necessario – è scritto senza possibilità di fraintendimenti nel documento – favorire lo switch intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci investendo nel collegamento ferroviario".
Lungo i tre attraversamenti autostradali (il tunnel del Fréjus, il tunnel del Monte Bianco e il valico litoraneo di Ventimiglia) sono transitati secondo i dati più recenti, forniti dall'Ufficio federale dei Trasporti della Commissione europea, 42,3 milioni di tonnellate di merci.
Il dato rilevante è che delle oltre 42 milioni di tonnellate di merci passate tra Francia e Italia solo 3,3 milioni di tonnellate sono state trasportate sui treni, il 7,7%. Il resto ha viaggiato su tir, per l'esattezza su due milioni e 780mila tir per un carico complessivo di 39 milioni di tonnellate di merci (il 92,4% del totale).
Dove è in progetto la costruzione del tunnel di base – sotto il Moncenisio –, circa 10,5 milioni di tonnellate di merci sono circolate su strada (il 78,3%), mentre quasi 3 milioni di tonnellate invece hanno attraverso il confine sui binari, a bordo dei treni (il 21,7%).
Se confrontate con quelle degli altri valichi alpini principali, le percentuali sul rapporto tra ferro e rotaia cambiano sensibilmente.
A fronte di questi dati circa un anno fa su queste stesse pagine ponevamo un semplice domanda: togliere dalla strada almeno la metà dei circa tre milioni di tir che ogni anno transitano lungo l'arco alpino non è già di per sé una ragione valida per proseguire i lavori?
Comporterebbe una drastica diminuzione di emissioni di anidride carbonica e permetterebbe, oltretutto, di onorare »

gli impegni presi dall'Italia in sede europea: trasferire entro il 2030 quota 30% delle merci che viaggiano su rotaia, per poi salire al 50% entro il 2050.
Infine, pur volendo dare per buoni tutti i dati forniti nella relazione, si deve ammettere che le conclusioni non son così "impietose" come pure è stato detto.
Stando alle conclusioni dei tecnici incaricati dal ministero, fermare l'opera costerebbe 4,2 miliardi di euro a fronte del costo di 6,9 miliardi per continuarla. Con la differenza che nel primo caso l'Italia si ritroverebbe con un pugno di mosche e nulla più.

Ponte di Calatrava - Autostrada del Sole (Emilia Romagna)

UNA SFILZA DI OPERE "INSOSTENIBILI"?

Per molti versi l'Analisi costi-benefici pare sia stata solo un modo per conferire un aspetto di neutralità tecnica a un precostituito giudizio politico.
Non è un caso se la prassi impone che analisi del genere vengano effettuate in una fase di programmazione e progettazione, anche per valutare possibili diverse opzioni e varianti di un progetto, e non a lavori in corso e dopo che sono stati firmati trattati internazionali. Ma anche al netto delle tempistiche, se passa il principio per cui analisi del genere diventano il criterio decisionale ultimo allora si rischia di paralizzare tutto. Si lascia l'intero Mezzogiorno d'Italia a sé stesso perché l'analisi costi-benefici dà risultati negativi per le ferrovie? E la ferrovia Roma-Pescara, pure proposta da chi ora avversa la Tav Torino-Lione, supererebbe l'analisi costi-benefici?
Che l'analisi costi-benefici possa essere utilizzata in modo strumentale o superficiale lo spiega bene in un suo recente contributo sul Sole 24 Ore anche Ennio Cascetta, ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto presso l'Università Federico II di Napoli e docente presso il Massachusetts Institute of Technology di Cambridge. Un'analisi costi-benefici serve a inquadrare la scelta di una soluzione progettuale all'interno di una visione strategica generale. "Prendiamo – scrive Cascetta – la stagione di costruzione delle autostrade nel secondo dopoguerra.
Dentro quella cornice un uso corretto della Acb (analisi costi-benefici) avrebbe forse evitato qualche scelta che si è rivelata discutibile. Ma affidare le decisioni sulla utilità o meno dei singoli assi autostradali all'Acb sarebbe stato un errore. Autostrade come la Napoli-Bari, la Salerno-Reggio o la Palmanova-Udine-Tarvisio non avrebbero superato una severa analisi benefici costi, ma non costruirle avrebbe significato avere un Paese sconnesso, con divari economici ancora più ampi che pure oggi registriamo.
Un discorso del tutto analogo vale per l'Alta velocità ferroviaria, ancor di più a seguito dei risultati straordinari che questo nuovo modo di trasporto ha conseguito nei suoi dieci anni di vita sull'asse Torino-Milano-Napoli".
Un servizio di trasporto di qualità genera una nuova do-

"Dire no alla Torino-Lione significa bloccare definitivamente un corridoio transeuropeo, con un impatto negativo che sarà forte sulle economie di tutto l'asse padano, perché i traffici con l'area danubiano-balcanica si sposteranno a Nord delle Alpi."

Luca Zaia, presidente Regione Veneto

"Con un'analisi costi-benefici così come è stata fatta, l'Autostrada del Sole non sarebbe mai stata realizzata. E oggi saremmo in ginocchio. Invece l'Autostrada ha unito l'Italia e l'ha fatta crescere."

Attilio Fontana, presidente Regione Lombardia

manda con target di pari livello. Si tratta di un assunto noto tra gli esperti e, pochi mesi fa, lo ribadiva su queste stesse pagine Bruno Dalla Chiara, professore di Trasporti presso il Politecnico di Torino. Un esempio? L'Alta Velocità Torino-Milano nel 2009 aveva sette coppie di treni feriali, nel settembre del 2018 ventotto coppie per Trenitalia e ventuno per NtV.
L'esigenza di mobilità non è una variabile indipendente, varia a seconda dell'offerta di mobilità. La Tav non è solo una linea ferroviaria che serve a collegare due città, è la possibilità di tenere insieme cittadini e mercati in un mondo che chiede di essere sempre più interconnesso.

I DANNI (INESTIMABILI) DI REPUTAZIONE

Sin qui i numeri per quello che è stimabile, poi ci sono i danni alla reputazione. Inestimabili.
A quanto possono ammontare i costi in termini di presentabilità per un Paese che dopo quasi 30 anni di procedure amministrative, discussioni pubbliche, decisioni politiche, ratifiche bilaterali, finanziamenti europei erogati e lavori avviati, decida unilateralmente di bloccare un'infrastruttura centrale sia per gli scambi con la Francia, sia per i più ampi corridoi europei in vista del potenziamento della competitività del Vecchio Continente nell'economia globale? Concentrati a contemplare il nostro ombelico, ci si dimentica che il mondo è vasto e va avanti e che, per esempio, i traffici del Mediterraneo saranno presto completamente rivoluzionati dal recente raddoppio del Canale di Suez. I porti italiani, a cominciare da quello di Genova, potranno fruire del traffico proveniente dall'Asia, diventare punti di approdo delle nuove Vie della Seta. A patto, però, che l'Italia rappresenti una porta aperta sull'Europa e non un vicolo cieco.
Intervenuto di recente in un dibattito sulle potenzialità di sviluppo, il Cavaliere del Lavoro Marco Bonometti, presidente di Confindustria Lombardia, è categorico. "La Tav Torino-Lione va fatta. Si tratta di un'opera già decisa, che permette all'Italia di collegarsi al resto d'Europa, è un'opera indispensabile per poter competere a livello internazionale ma soprattutto per mettere in condizioni le nostre aziende di essere più competitive".

VERSO UN TRASPORTO "INTERMODALE"

Tra Italia e Francia non manca la domanda di trasporto merci, manca un'alternativa ferroviaria valida.
Il significativo divario esistente fra trasporto su gomma e su rotaia tra i due paesi è oggi dovuto all'assenza di un'offerta logistica adeguata alla domanda. Se tra Italia e Francia c'è un elevatissimo tasso di trasporto su gomma lo si deve al fatto che il Frejus è il tunnel transfrontaliero più vecchio delle Alpi (è del 1871), con pendenze tali da richiedere anche tre locomotive per la trazione dei treni merci. L'obiettivo principale della linea Torino-Lione non è solo risolvere un'ipotetica saturazione, come pure si è ritenuto fino a qualche anno fa, quanto piuttosto è il riequilibrio modale tra ferro e strada nel trasporto merci esistente.
È stato lo stesso Osservatorio per l'asse ferroviario a riconoscerlo. "Si deve rilevare – si legge alla pagina 43 del Quaderno n. 10 pubblicato nel marzo 2018 dall'Osservatorio e liberamente reperibile sul sito della Presidenza del Consiglio – che le previsioni della Commissione europea hanno ampiamente sovrastimato il traffico merci".
Se da un lato è vero che i tecnici mettono in evidenza come, al finire degli anni '90 e prima della grande crisi, le previsioni di crescita della linea storica del Tunnel del Frejus si siano poi rilevate sbagliate considerato il ridotto traffico su rotaia canalizzato su questa direttrice, dall'altro immediatamente segnalano che a non esser previsti (perché di fatto non prevedibili) sono stati i cambiamenti di modello di funzionamento del servizio ferroviario.
Nell'ultimo decennio il trasporto merci ha conosciuto una trasformazione copernicana.
Su distanze elevate, a treni corti e leggeri si stanno affermando in tutto il mondo treni lunghi diverse centinaia di metri (più di 750 m), pesanti (più di 2.000 tonnellate lorde), a grande sagoma e per lunghi itinerari (oltre »

The manufacturer **always** at your door step

manuli®
RUBBER INDUSTRIES

Manuli Rubber Industries, established in 1935, is a multinational corporation with two distinct global organizations:

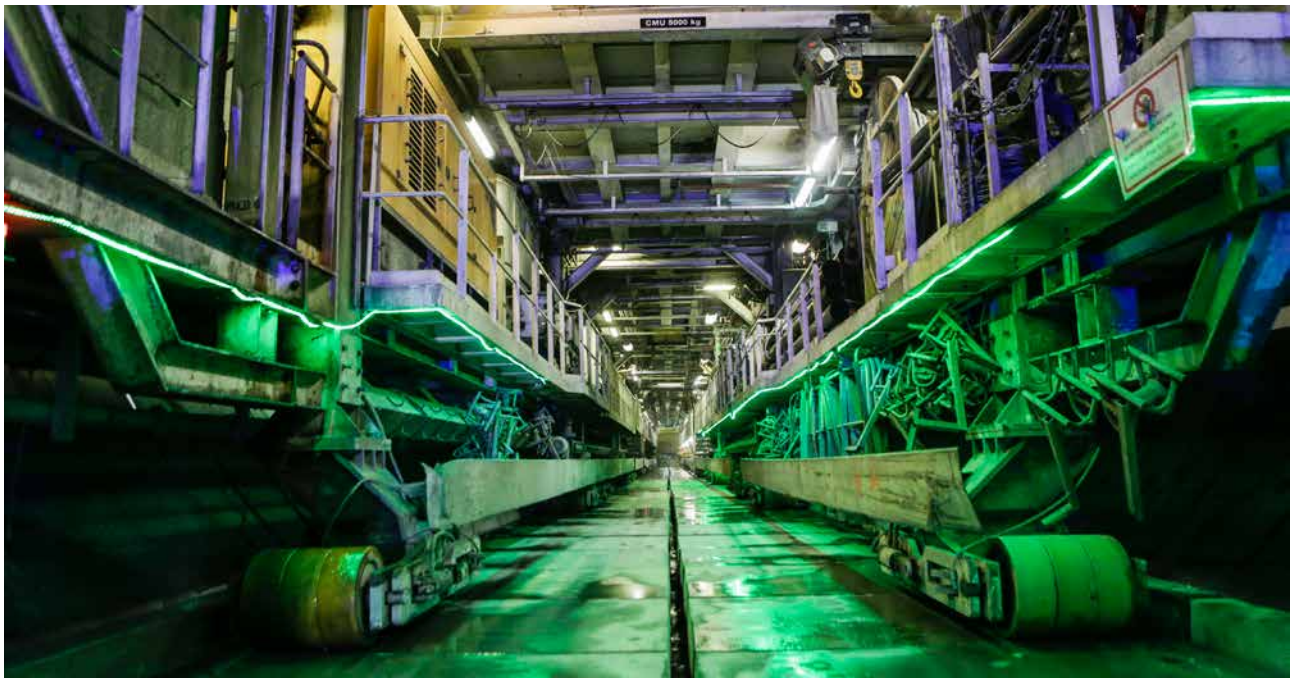
- **Manuli Hydraulics**, focused on achieving excellence in the design, manufacture and supply of high pressure hydraulic, refrigeration and oil and marine sub-components.
- **Fluiconnecto by Manuli**, a leading international service organization, focused on high pressure fluid connectors, providing products and application knowledge, as well as maintenance services, from OEM to End-Users in all market segments, through a global network tailored to local conditions.

Manuli Rubber Industries is an Italy headquartered corporation with 95% of sales, 95% of headcount and 95% operations outside Italy and is committed to deliver sustainable value to its stakeholders, through excellence in innovation, quality and service.

800 km), caratteristiche assolutamente incompatibili con la vecchia infrastruttura.
La Linea Storica del Fréjus "ha pendenze molto elevate, [...] e raggi di curvatura molto stretti, due aspetti che aumentano quella resistenza al moto del treno dovuta all'infrastruttura e quindi limitano la capacità di traino delle locomotive". L'obiettivo della Tav non è risolvere la saturazione della linea, ma promuovere una efficace intermodalità del trasporto attraverso la costruzione di un passaggio che permetta alla catena ferroviaria di operare senza interruzione anche sulle lunghe distanze.
Ordiniamo mobili e vestiti con uno smartphone, ci aspettiamo che arrivino in uno o due giorni, e non ci chiediamo quale miracolo della logistica rende possibili cose che fino a pochi anni fa nemmeno potevamo concepire?
Pensiamo di poter continuare a fingere di vivere in un'isola? La Tav non è la Tav, è un'idea di futuro.

UN ALTRO INCEDERE È POSSIBILE, IL CASO MORANDI

Nell'incedere per molti versi barcollante del Paese sulla strada non solo della Tav ma delle grandi infrastrutture in generale, si registra una novità.
Riguarda la ricostruzione del ponte Morandi dopo il tragico crollo dello scorso 14 agosto.
Si tratta di una novità di metodo. In questo caso non era infatti in discussione il merito, non è mai stato in discussione se restituire al capoluogo ligure un'arteria fondamentale, la discussione ha riguardato piuttosto il come restituirla.
La piccola ma significativa novità ha riguardato il coinvolgimento di un soggetto unico, Rina Consulting, per il coordinamento progettuale, la direzione lavori, il controllo qualità, il coordinamento della sicurezza in fase esecutiva e il supporto alla struttura commissariale dell'intero progetto.
Rina Consulting è una società del gruppo Registro italiano navale, leader mondiale di settore e, dettaglio in questo caso particolarmente significativo, con quartier generale a Genova.
Il contratto unico per la demolizione e ricostruzione del viadotto è stato firmato a gennaio e riunisce i lavori sotto un unico coordinamento, che mantiene separate le responsabilità di demolizione e costruzione perché, come ha spiegato il commissario e sindaco di Genova, Marco Bucci, "Chi opera per ultimo, i costruttori, deve coordinare tutto il lavoro affinché non ritardi troppo. Coordinare vuol dire controllare, giorno dopo giorno, gli stati di avanzamento del progetto e vedere se c'è un ritardo e come è possibile compensarlo". Ad assolvere questo compito a supporto di PerGenova, la società che riunisce le aziende coinvolte nei lavori, sarà appunto Rina Consulting. La consegna del nuovo ponte finito è prevista per il 15 aprile 2020. ●



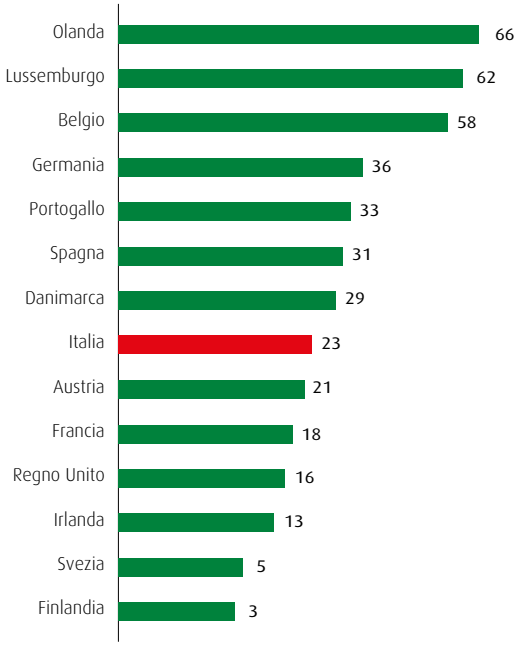
Dall'Alta Velocità ai porti, dagli aeroporti alle autostrade il nostro Paese è indietro rispetto ai principali competitor europei

INFRASTRUTTURE, UN RITARDO DA COLMARE

di Silvia Tartamella

LA QUESTIONE della Tav ha riacceso il dibattito sulle infrastrutture. Il tema preoccupa non soltanto gli imprenditori, che in tremila si sono raccolti lo scorso 3 dicembre a Torino per una grande manifestazione congiunta a favore dell'opera franco-italiana, ma anche le istituzioni. A febbraio, in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario della Corte dei Conti, è intervenuto sul tema il procuratore generale Alberto Avoli: "Il nostro Paese non dispone di un patrimonio infrastrutturale adeguato al suo sistema economico e produttivo – ha affermato – . Si tratta di una realtà incontrovertibile che incide negativamente anche sulla qualità della vita dei cittadini". E ha aggiunto che "la mancanza di congrui investimenti rischia di accrescere ulteriormente il gap con l'Europa non solo facendo perdere competitività all'Italia, ma determinando anche un peggioramento delle condizioni sociali delle comunità".

CHILOMETRI DI RETE AUTOSTRADALE PER 1.000 KMQ DI SUPERFICIE TERRITORIALE - ANNO 2016



Fonte: Elaborazione Ance su dati Eurostat

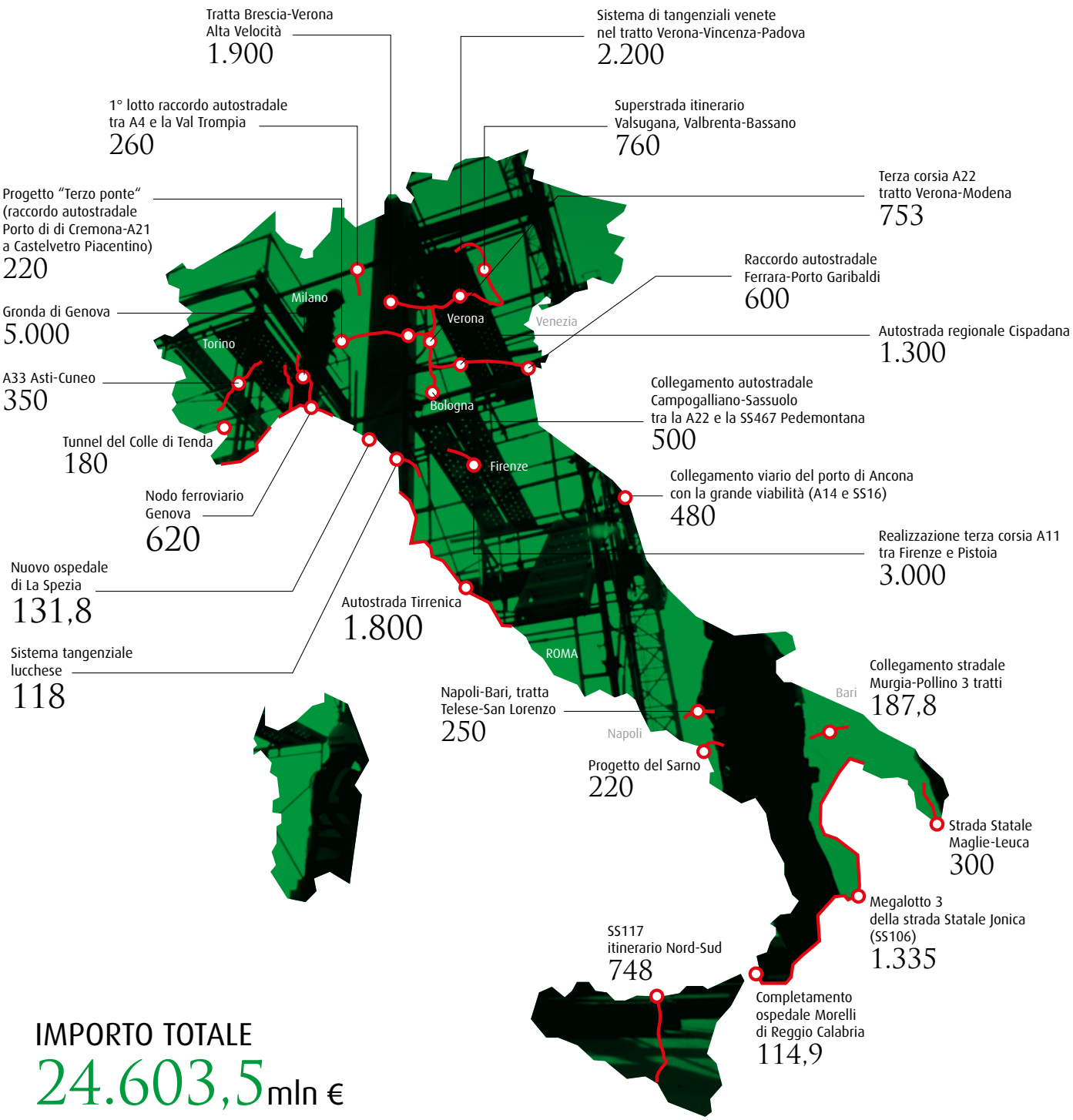
Ma qual è ad oggi la situazione delle infrastrutture italiane? Una panoramica complessiva con dati aggiornati al 2016 è contenuta nel rapporto diffuso a ottobre scorso dall'Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili. Sotto la lente la dotazione autostradale, ferroviaria, portuale e aeroportuale del Paese, che necessita prima di tutto di promuovere una visione armonica dello sviluppo del territorio, superando la logica dell'intervento episodico e a carattere locale o regionale.

Cominciando dalle autostrade, l'Italia dispone di una rete di settemila chilometri, pari a circa 23 km ogni mille kmq di superficie. Una cifra inferiore a quella della Germania, che con 36 km può contare su un grado di infrastrutturazione superiore, e ben lontana dai campioni europei di Olanda, Lussemburgo e Belgio (rispettivamente 66, 62 e 58 km ogni mille kmq).

Una situazione analoga si riscontra anche per quanto riguarda la rete ferroviaria: complessivamente parliamo di 16.788 km, distribuiti per 7.533 km al Nord, 3.457 al Centro e 5.730 nel Mezzogiorno. I 55 km ogni mille kmq corrispondono a circa la metà del livello di infrastrutturazione dei paesi in cima alla classifica, quali Belgio e Germania (rispettivamente 118 km e 108 ogni mille kmq). Piuttosto limitata risulta la distribuzione della rete ad Alta Velocità, che interessa soltanto sei delle venti regioni italiane, ovvero Campania, Lazio, Toscana, Emilia-Romagna, Lombardia e Piemonte. E questo nonostante il nostro Paese sia stato fra i primi in Europa a introdurre questo tipo di servizio, "inaugurando – si legge nel rapporto – nel 1977 una linea AV, quale la Direttissima Firenze Roma".

Se guardiamo alla situazione dei porti, lo stato dell'arte non sembra premiare la favorevole posizione geografica del Paese. Come ricorda il documento dell'Ance, "nella classifica dei primi 20 scali europei per movimentazione »

LE GRANDI OPERE CONGELATE

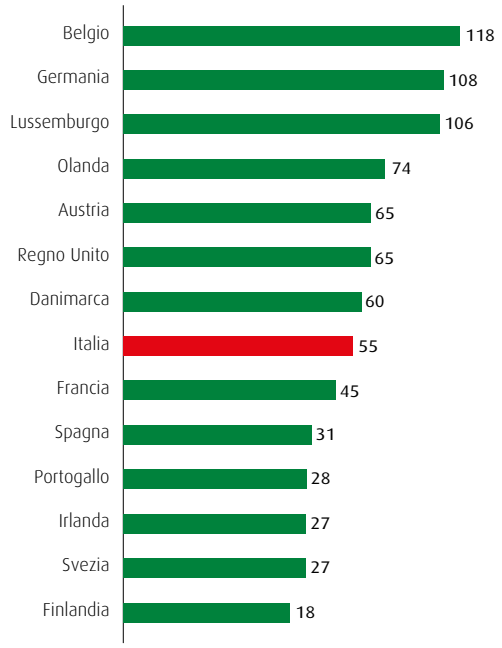


IMPORTO TOTALE
24.603,5 mln €

Fonte: Elaborazione Ance su dati Eurostat

container, solo tre porti sono italiani: Gioia Tauro, Genova e La Spezia, che risultano rispettivamente all'8°, 11° e 14° posto". In cima alla classifica si trova il porto di Rotterdam, vera porta d'accesso all'Europa.
Nonostante i giorni di navigazione in più che comporta, le navi portacontainer provenienti da Oriente lo preferiscono spesso ai porti italiani perché questi ultimi non offrono retroporti e dotazione infrastrutturale adeguati a ottimizzare i tempi del viaggio. Negli ultimi dieci anni i tre scali italiani hanno comunque registrato una crescita del volume di movimentazione, con risultati più performanti per gli scali di Genova e La Spezia (+7,7% e +5,2% in media ogni anno).
Per quanto riguarda, infine, gli aeroporti, l'Italia vede prevalere infrastrutture di medie dimensioni con un traffico passeggeri di circa cinque milioni di unità; e anche il primo aeroporto italiano, ovvero Roma Fiumicino, nonostante i 41 milioni di passeggeri transitati nel 2016 risulta molto lontano dai numeri di Londra Heathrow (oltre 75 milioni di passeggeri). Nell'ambito del trasporto merci è da segnalare la crescita di Milano Malpensa, che in cinque anni ha incrementato la propria quota del 21,8%, arrivando a movimentare 548mila tonnellate di merci.

CHILOMETRI DI RETE FERROVIARIA PER 1.000 KMQ DI SUPERFICIE TERRITORIALE - ANNO 2016



Fonte: Elaborazione Ance su dati Eurostat

L'ANCE HA QUANTIFICATO IN OLTRE 140 MILIARDI DI EURO LE RISORSE DESTINATE ALLE OPERE PUBBLICHE SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE. PICCOLE E GRANDI OPERE SCONTANO PERÒ TEMPI DI REALIZZAZIONE TROPPO LUNGHI, FINO A 15 ANNI PER GLI APPALTI SUPERIORI A 100 MILIONI DI EURO

Gli investimenti rappresentano senza dubbio lo strumento per migliorare il patrimonio infrastrutturale attuale e negli ultimi anni qualcosa sembra essersi mosso.
L'Ance ha infatti quantificato in oltre 140 miliardi di euro le risorse destinate alle opere pubbliche su tutto il territorio nazionale e distribuite nei prossimi 15 anni. Una chance importante per il Paese, che non va sprecata a causa della "generalizzata difficoltà a trasformare le risorse disponibili in cantieri", si legge nel documento.
Piccole e grandi opere scontano purtroppo tempi di realizzazione troppo lunghi: si parla di tre anni per gli appalti inferiori ai 100mila euro fino agli oltre 15 anni per le opere superiori a 100 milioni di euro. Ciò è dovuto ad alcuni fattori, quali le complesse procedure amministrative, le carenze progettuali e l'entrata in vigore del nuovo Codice degli appalti, che "con la ridefinizione delle regole di funzionamento del mercato delle opere pubbliche, ha determinato un vero e proprio 'shock da innovazione'". ●

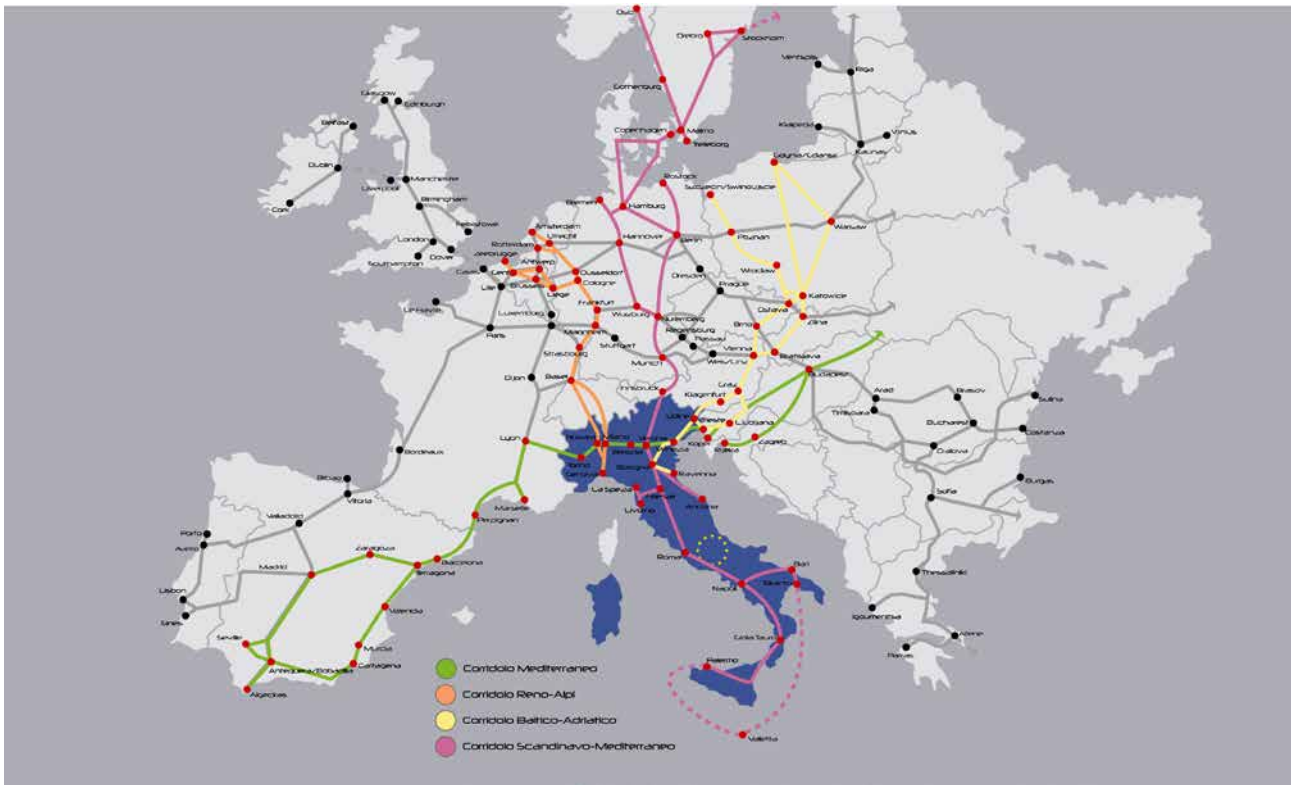
Il progetto è un tassello fondamentale per inserire l'Italia nella rete ferroviaria transeuropea

LA TAV E I RISPARMI SULLA "BOLLETTA LOGISTICA"

di Marco Borini

LA RETE ferroviaria transeuropea è un complesso progetto di rete ferroviaria formata da grandi direttrici che attraversano le singole nazioni. Il progetto della rete ferroviaria transeuropea è stato individuato per la prima volta con l'adozione della decisione del 23 luglio 1996 dalla Comunità europea ed è stata definita nei dettagli nel 2004 e nel 2013. Con l'atto del 1996, l'Unione europea ha individuato le specifiche necessarie a una grande rete di trasporto sovranazionale, a cui è stato dato il nome di Ten-t (Trans European Networks – Transport), con lo scopo di assicurare il riequilibrio del trasporto merci tra i singoli vettori stradale e ferroviario e contribuire alla riduzione del divario economico tra le regioni del continente europeo, promuovendone lo sviluppo. A seguito della revisione della mappa Ten-t del 2011 e con l'approvazione del regolamento dell'Unione europea 1315 del 17 ottobre 2013, sono stati definiti i nove progetti e assi di collegamento prioritari: Corridoio Baltico-Adriatico, Corridoio Mare del Nord-Mar Baltico, Corridoio Mediterraneo, Corridoio orientale-mediterraneo orientale, Corridoio scandinavo-mediterraneo, Corridoio Reno-Alpi, Corridoio atlantico, Corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo, Corridoio Reno-Danubio.
Si tratta di un progetto con ultimazione prevista entro il »

MAPPA DEI CORRIDOI FERROVIARI EUROPEI



Marco Borini

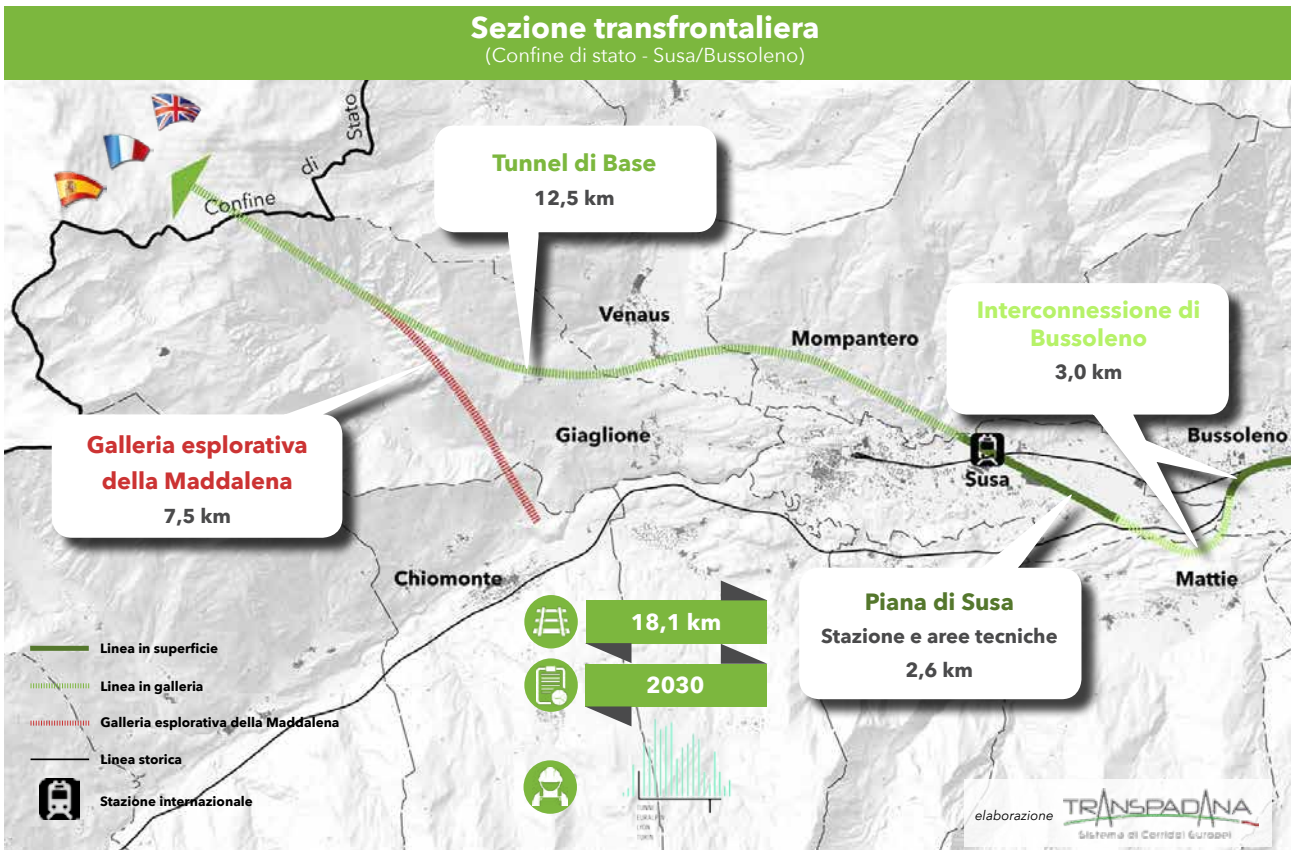
2030, costituito da linee di trasporto miste (merci e passeggeri) rispondenti a parametri di prestazione e specifiche tecniche precise e comuni. Nella Pianura Padana, il Corridoio Mediterraneo n. 3 interseca tre corridoi di direttrice nord-sud (1, 5, 6) che collegano egregiamente il territorio italiano con il resto dell'Europa e l'Eurasia.
Il tracciato attuale della Torino-Lione è lungo circa 270 Km, di cui il 70% in territorio francese e il 30% in territorio italiano; il tunnel di base del Moncenisio è lungo circa 57 km, di cui 45 in territorio francese e 12 km in territorio italiano. Tra Italia e Francia è stato costituito nel 2006 l'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione, al fine di indicare i criteri di utilizzo per la realizzazione dell'opera.

IL TRAFORO DEL FREJUS È VETUSTO. INAUGURATO NEL 1871, RAGGIUNGE PENDENZE MASSIME DEL 30‰ E PER LA TRAZIONE RICHIEDONO BEN TRE LOCOMOTORI. CIÒ COMPORTA PROBLEMI DI SICUREZZA E DI VELOCITÀ

Il processo di revisione del tracciato si è concluso nel 2010 e il nuovo tracciato è stato ratificato da entrambi i governi, italiano e francese, nel gennaio 2012. Il processo ridefinito nel 2012 non è tecnicamente ad alta velocità, ma è costituito da una linea mista con specifiche tecniche conformi a quelle della rete europea, di cui è parte. Il tunnel di base ha pertanto caratteristiche analoghe a quelli realizzati in Svizzera (Lötschberg e San Gottardo) e in corso di realizzazione in Austria (Brennero e Semmering), con treni passeggeri che viaggiano a una velocità massima di 220 km/h e treni merci a una velocità massima di 120 km/h.
Allo stato attuale il volume del traffico merci tra Francia e Italia ammonta a circa 44 milioni di tonnellate all'anno, mentre attraverso le Alpi Svizzere raggiunge circa 38 milioni di tonnellate. Il flusso di traffico con la Svizzera avviene, però, per oltre il 70% attraverso la rete ferroviaria, mentre quello con la Francia solo per l'8%. Questo gap è rimasto sostanzialmente stabile, nonostante il traffico merci tra Italia e Francia, tra il 2013 e il 2017 sia cresciuto del 10,7%, mentre quello tra Italia e Svizzera solo del 2,2%. Ciò è dovuto essenzialmente alla vetustà del traforo del Frejus, inaugurato nel 1871, le cui pendenze massime raggiungono il 30‰ e richiedono per la trazione degli attuali pesanti treni porta container ben tre locomotori uno dei

DETTAGLIO MAPPA CENTRATO SU ITALIA

LA NUOVA LINEA TORINO - LIONE IN ITALIA



I NUOVI TRENI EUROPEI POSSONO SOSTITUIRE CIRCA 60 TIR. QUESTO SIGNIFICA CHE SI OTTERREBBE L'ELIMINAZIONE DI OLTRE UN MILIONE DI TIR DALLE STRADE ALPINE, CON UNA RIDUZIONE DI TRE MILIONI DI CO_2 ALL'ANNO

quali viene utilizzato anche per la frenata. Ciò comporta una notevole riduzione della velocità di percorrenza con non indifferenti problemi di sicurezza.

Il nuovo tunnel presenterà invece una pendenza massima del 10‰ consentendo l'aumento della velocità con il conseguente incremento del numero di treni in transito. Si otterrà quindi il riequilibrio modale da strada a treno, raggiungendo il flusso di traffico ferroviario paritetico a quello della Svizzera (San Gottardo) con un risparmio per le imprese italiane di circa 13 miliardi di euro annui sulla cosiddetta "bolletta logistica".

Inoltre, tenuto conto che la portata massima degli attuali treni porta container si aggira intorno alle 900 tonnellate al cospetto di una media di 15 tonnellate di portata di un Tir, ne consegue che il treno standard europeo può sostituire 60 Tir. Si ottiene quindi l'eliminazione di oltre un milione di Tir dalle strade alpine, con una riduzione di inquinamento pari a tre milioni di tonnellate di CO_2 annue.

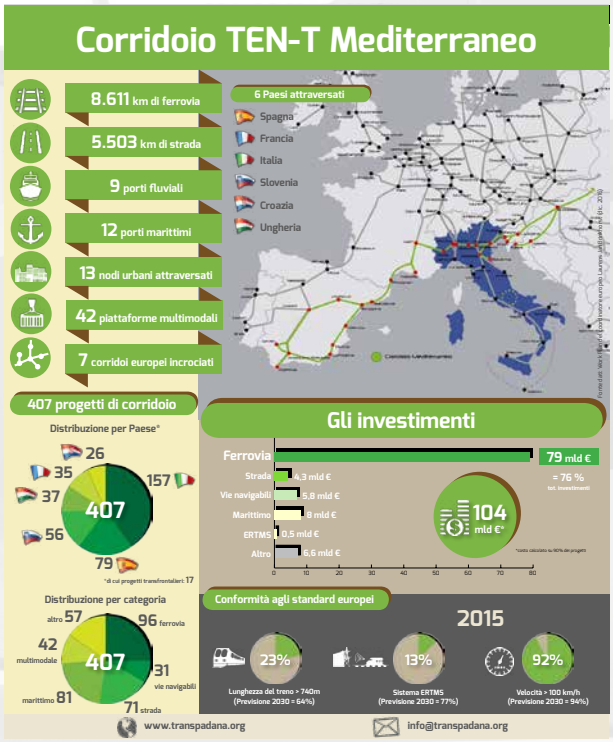
La spesa totale per la realizzazione della sezione transfrontaliera è pari a 8,6 miliardi di euro, alla quale la Comunità europea contribuisce con un finanziamento pari al 40%, aumentabile al 50%.

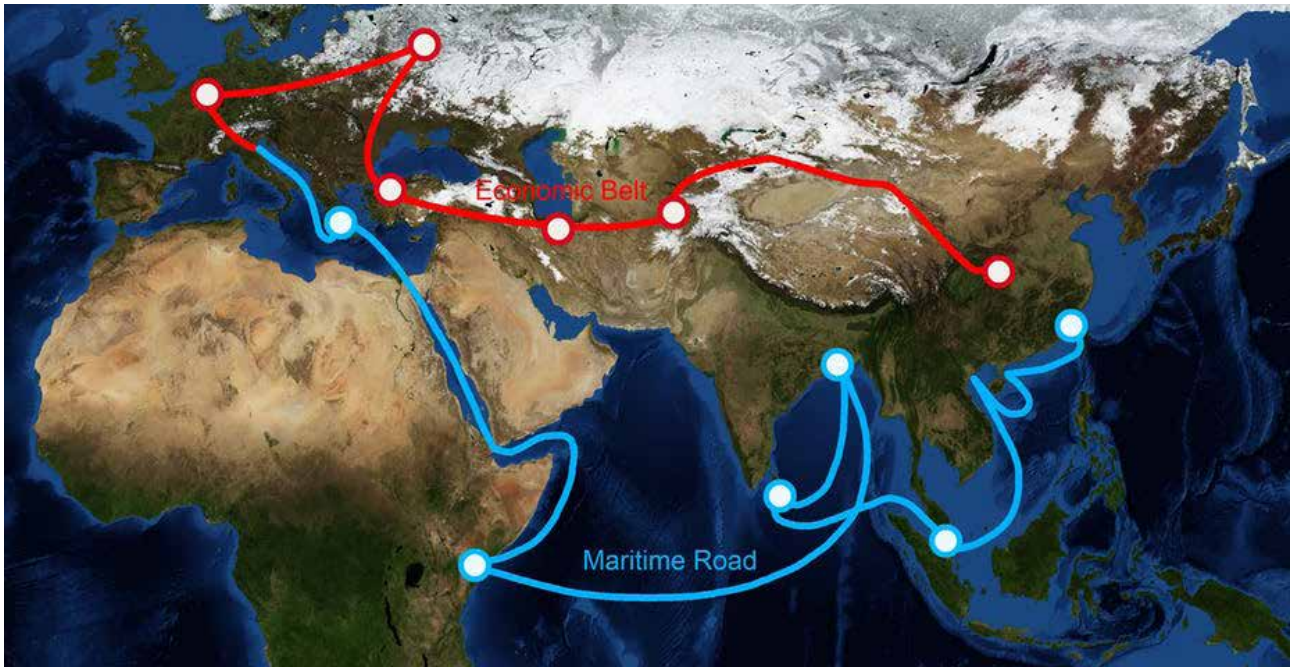
I costi residui per l'Italia ammonterebbero quindi a circa tre miliardi di euro. L'attuale avanzamento lavori della sezione transfrontaliera ha raggiunto circa il 15% del totale dell'intera opera. »

LA SITUAZIONE CONSOLIDATA DEL PROGETTO

N. Asse	Corridoio/progetto prioritario	Percorso	Zone attraversate	Caratteristiche/sezioni critiche
1	Corridoio Baltico-Adriatico	Tra il Mar Baltico e il Mare Adriatico.	Le zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale.	La sua realizzazione comprende importanti progetti ferroviari come la galleria di base del Semmering, la linea ferroviaria del Koralm in Austria e le sezioni transfrontaliere tra Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia.
2	Corridoio Mare del Nord-Mar Baltico	Tra i porti della costa orientale del Baltico e i porti del Mare del Nord.	Per il collegamento della Finlandia con l'Estonia tramite navi traghetto, poi stradali e ferroviari moderni tra i tre Stati baltici, da un lato, e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio, dall'altro. Il corridoio comprende anche collegamenti fluviali tra il fiume Oder e i porti di Germania, Paesi Bassi e Belgio, come il "Mittelland-Kanal".	Il progetto più importante è il "Rail Baltic", una ferrovia europea a scartamento standard tra Tallinn, Riga, Kaunas e la Polonia nordorientale.
3	Corridoio Mediterraneo	Tra la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino.	Il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.	A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Nord Italia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. Rispetto al primo progetto, è prevista l'estensione fino ad Algeciras (primo porto commerciale del Mediterraneo) al confine ucraino.
4	Corridoio orientale/ mediterraneo orientale	Collega i porti del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo.	La Germania settentrionale, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro.	Ottimizzerà l'uso dei relativi porti e delle rispettive autostrade del mare. Includendo l'Elba come via navigabile interna permetterà di migliorare le connessioni multimodali dell'Europa centrale.
5	Corridoio scandinavo-mediterraneo	Tra il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, l'Italia quindi la Sicilia fino a Malta.	I principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale che verranno collegati ai centri di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e dell'Italia e quindi ai porti italiani e di La Valletta. Il corridoio collega via mare Malta passando dalla Sicilia.	I progetti più importanti di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso.

6	Corridoio Reno-Alpi	Tra i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova.	Alcuni dei principali centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar, la Svizzera e Milano.	È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.
7	Corridoio atlantico	Tra la parte occidentale della Penisola iberica e Mannheim/ Strasburgo.	Passa i porti di Le Havre e Rouen a Parigi e quindi includendo anche la Senna come via navigabile interna.	Costituito da linee ferroviarie ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali parallele, la dimensione marittima svolge un ruolo cruciale in questo corridoio.
8	Corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo	Dall'Irlanda e dal Nord del Regno Unito fino al Mare Mediterraneo nel sud della Francia.	Attraversa i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo che comprende acque navigabili interne nel Benelux e in Francia.	Intende non solo offrire servizi multimodali migliori tra i porti del Mare del Nord, i bacini fluviali della Mosa, del Reno, della Schelda, della Senna, della Saona e del Rodano e i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, ma anche un'interconnessione migliore tra le isole britanniche e l'Europa continentale.
9	Corridoio Reno-Danubio	Tra le regioni centrali intorno a Strasburgo e Francoforte sul Meno.	Attraversa la Germania meridionale a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero.	Importante è la sezione tra Monaco di Baviera e Praga, Zilina, Kosice e il confine ucraino.



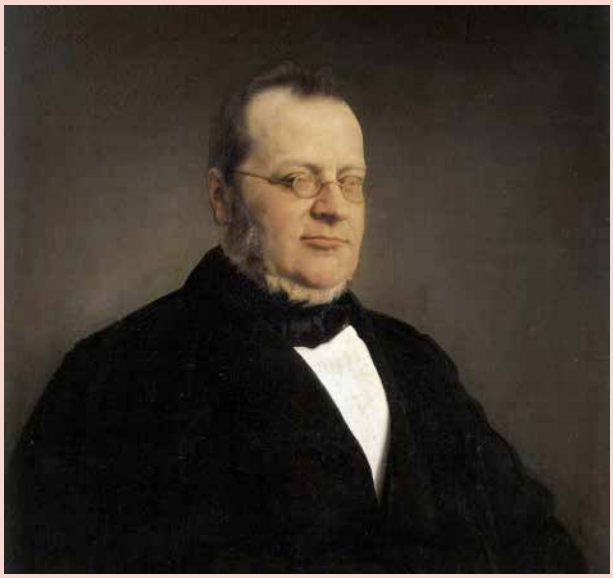


Nel 2013 la Cina ha avviato la Belt and Road Initiative, il più grande progetto infrastrutturale dell'epoca moderna. Si prevede l'apertura di due corridoi fra Estremo Oriente e continente europeo sulla falsariga delle antiche Vie della Seta: uno terrestre (Silk Road Economic Belt) e uno marittimo (Maritime Silk Road)

OCCORRE SAPER TENDERE LO SGUARDO OLTRE IL PICCOLO ORIZZONTE EUROPEO. È PER ESEMPIO UTILE TENER PRESENTE CHE IL GOVERNO CINESE HA COSTITUITO NEL 2015 UN COMITATO SPECIALE PER POTENZIARE I COLLEGAMENTI FRA LA CINA, L'EURASIA E L'AFRICA ATTRAVERSO UN'ORGANIZZAZIONE DENOMINATA BRI (BELT AND ROAD INITIATIVE)

Entro il 2019 il soggetto promotore Telt (Tunnel Euroalpin Lyon Turin, al 50% di proprietà dello Stato francese e al 50% di Ferrovie dello Stato) deve affidare appalti per un totale di 5,5 miliardi di euro. La pubblicazione dei nuovi bandi però è stata rinviata dal Governo italiano, le cui decisioni non sono al momento chiare. A conti fatti, è evidente che completare la Torino-Lione costerebbe meno che non realizzarla. E ciò per diverse ragioni: restituzione dei finanziamenti, perdita delle opere già realizzate e non più utilizzabili, costi della rescissione dei contratti già sottoscritti, esecuzione delle opere per la messa in sicurezza, ripristino del territorio allo status quo ante, adeguamento (comunque parziale) e insufficiente dell'attuale linea ferroviaria storica rispetto agli standard europei. Occorre, infine, saper tendere lo sguardo oltre il piccolo orizzonte europeo. È per esempio utile tener presente che il Governo cinese ha costituito nel 2015 un comitato speciale per potenziare i collegamenti fra la Cina, l'Eurasia e l'Africa attraverso un'organizzazione denominata Bri (Belt and Road Initiative). Con la Belt si individuano i corridoi di collegamento via terra e con la Road si identifica la "Via della Seta" che ricalca le rotte dell'omonima via marittima del XVI secolo. Ovviamente la "Via della Seta" sbocca nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez, il cui raddoppio sarà funzionante entro la fine del 2019 ed è prevedibile che la maggior parte delle merci continuerà a spostarsi via mare per

E Cavour disse Sì alla Tav



L'Italia non ancora esisteva quando cominciò ad affiorare l'idea di realizzare un tunnel ferroviario per collegarla alla Francia.
A metterla per iscritto fu per primo un imprenditore di Lione ma originario di Bardonecchia, Giuseppe Francesco Medail, che nel 1840 presentò un memorandum al re Carlo Alberto nel quale presentava il progetto di un traforo sotto il Colle del Fréjus.
I tempi tuttavia non erano ancora maturi.
Fu Vittorio Emanuele II due decenni dopo, nel 1857, a prendere l'iniziativa. Forte di un accordo per un finanziamento congiunto con i francesi ordinò l'inizio dei lavori del Traforo del Frejus. La cessione della Savoia alla Francia da parte del Regno di Sardegna nel marzo del 1860 mise tuttavia in forse il proseguimento dell'opera.
E qui intervenne Cavour, che non solo trovò il modo di evitare intoppi politici, ma fece fare al neonato Regno d'Italia un grande affare.
Prima di sedersi al tavolo con i francesi, Cavour si fece rassicurare dal grande ingegnere Pietro Paleocapa, responsabile del progetto, sull'efficacia della perforatrice automatica ad aria compressa, inventata di recente da Germain Sommeiller. A quel punto i francesi accettarono che i lavori venissero condotti dagli italiani e si impegnarono a versare 19 milioni di lire come propria quota di partecipazione, a condizione che il tunnel fosse concluso entro venticinque anni. Cavour acconsentì e rilanciò: ottenne dai francesi un premio per ogni anno di anticipo.
Risultato? Il tunnel fu ultimato in soli nove anni dall'accordo con un anticipo di ben sedici anni. La somma finale versata dai francesi fu di 26,1 milioni di lire per un costo complessivo il costo dell'opera di 70 milioni di lire.

collegarsi al Corridoio Mediterraneo della rete ferroviaria transeuropea utilizzando i nostri scali portuali, in particolare quello di Genova, per raggiungere i corridoi di direzione Nord n. 1, 5 e 6.
Questi tragitti costituirebbero un percorso fondamentale di grande interesse per il nostro Paese e garantirebbero importanti investimenti, maggiore sviluppo della produzione manifatturiera, aumento del turismo e del commercio.
Tutto ciò è però raggiungibile a una condizione: realizzare l'asse ferroviario Torino-Lione, comprendente il tunnel di base del Moncenisio. Ci riusciremo? La risposta è "sì".
E non si tratta di un augurio ma di un imperativo categorico. ●

Marco Borini è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 1991. Ha legato il suo nome alla Borini Costruzioni, storica azienda che dal 1860 ha realizzato opere nei più diversi settori, dai ponti ai viadotti, dighe, gallerie, impianti idroelettrici e termoelettrici, costruzioni civili e industriali. È stato presidente del Gruppo Piemontese dei Cavalieri del Lavoro

Occorre un piano nazionale che coinvolga i privati

UN'ITALIA SEMPRE PIÙ COMPETITIVA E UNA LOGISTICA SEMPRE PIÙ SOSTENIBILE

di Piero Carlo Bonzano, presidente Bcube Holding

UNA RETE integrata di infrastrutture logistiche e di trasporto è indubbiamente uno strumento essenziale per garantire lo sviluppo economico e sociale di un paese. Nell'ottica territoriale più ampia diventa il driver fondamentale per l'integrazione a livello globale.
L'Italia, alla luce della sua posizione di naturale piattaforma logistica del Mediterraneo, possiede tutte le caratteristiche per emergere come protagonista dello scenario europeo e globale e svolgere in esso un ruolo centrale per il futuro. Non possiamo, però, immaginare di esercitare un ruolo strategico se non adeguiamo i nostri piani di sviluppo a un contesto internazionale, tenendo conto di quanto sta avvenendo nel mondo. Dovremmo guardare oltre i confini per comprendere meglio i modelli che gli altri paesi stanno implementando con successo, investendo significativamente sulle grandi reti infrastrutturali, basate su poche ma ben strutturate aree di riferimento.
Da quel punto di vista l'Italia è caratterizzata da una forte frammentazione di progetti ed eterogeneità di azioni. Il nostro è un territorio composto da numerose aree portuali, aeroportuali e interportuali con obiettivi lontani dalle logiche di un'integrazione nazionale. Sta di fatto che potenzialmente ogni regione desidererebbe ospitare un'infrastruttura di rilievo, portando così ad un ulteriore stato di frammentazione degli investimenti, peraltro difficilmente inseribili in un piano strategico comune.
Questa eccessiva frammentazione, la mancanza di una rete moderna, veloce e collegata all'esistente network internazionale ben più avanzato di quello italiano, rappresentano un freno non indifferente per lo sviluppo della logistica del nostro Paese.

Oggi manca un piano nazionale realizzato con il coinvolgimento degli operatori logistici e delle industrie.
Un piano che sia frutto di collaborazione tra il pubblico e il privato e che tenga conto delle esigenze reali di chi quotidianamente vive l'operatività di un'infrastruttura.
Il ruolo del settore privato è cruciale perché su questi temi le imprese e gli operatori possono dare un rilevante

Piero Carlo Bonzano

È NECESSARIO CONTINUARE A INVESTIRE NELLE INFRASTRUTTURE CON SEMPRE MAGGIORE ATTENZIONE RIVOLTA ALLA SICUREZZA, ALLA QUALITÀ DEI SERVIZI E SOPRATTUTTO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

contributo conoscitivo legato al mercato, ai trend, alle sinergie internazionali che si possono sviluppare e i traffici merceologici che possono fare da leva economica a nuovi investimenti.
Ecco perché il ruolo dello Stato dovrebbe essere quello di coinvolgere assolutamente al tavolo gli operatori esperti, che conoscono le esigenze e le difficoltà infrastrutturali reali. Un piano basato su queste premesse, se ascoltato e accolto, permetterebbe di rendere più competitivo il settore e il Paese.
Dal mio punto di vista le infrastrutture, se possibile, devono essere pubbliche, con l'impegno costante di migliorarle e modernizzarle, mentre ai soggetti privati andrebbe affidato il ruolo operativo. Solo attraverso questo dialogo sarà possibile riportare l'Italia all'interno di un'Europa all'altezza e pronta a ricercare un eventuale partner globale, in grado di potenziare ulteriormente la crescita e stimolare le sinergie con le attività connesse.
Sviluppare e crescere significa anche saper adeguare un modello operativo esistente alle esigenze di tutti i soggetti presenti nel sistema economico nazionale, anche quelli di dimensioni minori.
A titolo di esempio pensiamo al settore del vino in Italia, caratterizzato da una forte frammentazione di piccoli produttori. Il concetto di una "piattaforma comune di raccolta", dove tutti gli operatori possono creare massa critica, permettendo così a tanti piccoli produttori, nonostante la loro dimensione locale, di accedere in modo economico e competitivo ai corridoi commerciali internazionali e aggredire il mercato globale a costi interessanti.
Questo sarebbe un beneficio per l'intero sistema paese. È così anche per altri settori, quali ad esempio l'alimentare, il fashion e così via.
L'Italia ha indubbiamente tutte le carte in regola per poter giocare la partita a pari livello di altri paesi europei, ma deve rimanere assolutamente collegata alla rete infrastrutturale europea, altrimenti rischia di perdere le opportunità di sviluppo e i volumi continueranno ad "atterrare" sulle piste di Francoforte o "sbarcare" nei porti di Rotterdam, invece di stimolare i flussi cargo nazionali.
E qui non si tratta solo dell'esistenza di un'infrastruttura fisica perché oggi il termine "infrastruttura" si estende a una definizione più ampia, che abbraccia aspetti ben più complessi che compongono un sistema operativo completo e richiedono un elevato grado di integrazione e di connessione, basata su tecnologia, innovazione e sostenibilità.
È necessario, dunque, continuare a investire nelle infrastrutture con sempre maggiore attenzione rivolta alla sicurezza, alla qualità dei servizi e soprattutto alla sostenibilità ambientale. È importante che il rilancio del trasporto merci e della logistica avvenga sviluppando modalità meno impattanti sull'ambiente. In particolare, acquisisce importanza lo sviluppo "intermodale". Gli interporti vanno visti in quest'ottica, cioè legati alla combinazione della ferrovia e del gommato, come centri di deconsolidamento e consolidamento per le attività del milk run.
Di esempi di successo in Europa ne abbiamo tanti. L'Olanda e la Germania sono i paesi che annotano il più alto tasso d'innovazione e investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, aggiudicandosi così il ruolo di top player del mercato. »

AMBROGIO ROBOT

IL ROBOT RASAERBA

ZUCCHETTI Centro Sistemi ROBOTICS

zcscompany.com

ambrogiorobot.com

ZCS

L'Italia è ancora ben lontana da questi scenari. La ferrovia cargo è ancora una soluzione molto marginale, mentre continua ad aumentare il traffico di camion e tir.
Ciò avviene anche a causa della mancanza degli incentivi che potrebbero spingere le aziende a scegliere questo tipo di trasporto. È un peccato perché un buon sistema ferroviario cargo, sfruttato nell'ottica delle sue potenzialità di movimentazione delle merci, permetterebbe l'Italia di valorizzare la sua strategica posizione geografica.
Continuare a ignorare le vie ferrate ci rende uno Stato lento, inquinato e a rischio di ancora maggiore congestione,

dato che le arterie stradali faticano già ora a reggere attuali volumi di traffico.
La questione è valida anche nell'ottica della movimentazione merci su gomma a supporto del cargo aereo. Non dimentichiamo i danni della rete autostradale, che l'Italia subisce in maniera permanente, dovuti al traffico passivo dei camion che attraversano il nostro territorio nazionale, diretti verso gli aeroporti stranieri.
Oltretutto, dal punto di vista commerciale, si tratta di traffici, potenzialmente intercettabili, che oggi finiscono all'estero: a Francoforte o ad Amsterdam, dove trovano condizioni commerciali e un livello di preparazione della rete infrastrutturale più efficienti e rapidi rispetto all'Italia.
La sostenibilità ambientale rappresenta, quindi, una reale opportunità di crescita e la logistica è un ambito che, se orientato alla risoluzione delle problematiche ambientali, costituisce una chiave strategica di sviluppo e innovazione.
In questo contesto si inserisce anche il concetto della city cargo logistics, basata su programmazione, gestione e coordinamento dei traffici delle merci in città, con l'obiettivo di migliorarne efficienza ed efficacia. Riduce al contempo gli effetti negativi dei processi logistici sull'ambiente e diventa così una soluzione sempre più green.
Si basa di fatto sul trasporto e la consegna delle merci negli orari notturni, sulla creazione di piattaforme urbane con funzione di centri di raccolta e di smistamento localizzate nelle prossimità del centro città e, infine, sull'utilizzo nella distribuzione dell'ultimo miglio dei veicoli a basso o nullo potere inquinante, che consente una notevole riduzione dell'impatto ambientale.
L'attività di consegna notturna ha un impatto particolarmente rilevante in quanto porta a una diminuzione significativa del numero dei veicoli che circolano in città nelle fasce diurne e di conseguenza anche alla diminuzione dei consumi e delle emissioni nocive che questi mezzi producono.
Come imprenditore credo fortemente in un sistema di rete, in cui l'Italia deve essere connessa all'Europa e al resto del mondo. Occorre connettere tutto il Paese, dotando l'Italia di un sistema infrastrutturale moderno ed efficiente, costruito con regole chiare, risorse adeguate e tempi certi, con l'obiettivo di assicurare alle merci la piena mobilità sul territorio nazionale e garantire l'accessibilità ai mercati internazionali.
Affinché questo sia possibile occorre un nuovo modo di lavorare, una nuova modalità di pianificazione, programmazione e progettazione, basata sul dialogo costruttivo tra il pubblico e privato e sulla maggior attenzione agli aspetti di innovazione e sostenibilità che impattano in modo irreversibile nel contesto in cui ci muoviamo. •

Piero Carlo Bonzano è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2013. È presidente di BCUBE, leader internazionale nel settore della logistica integrata, caratterizzata da una forte presenza internazionale con oltre 120 sedi operative e con 6.000 dipendenti

L'Italia ha bisogno di infrastrutture sia fisiche sia immateriali per recuperare produttività

VERSO UN'ECONOMIA DELL'INFORMAZIONE

di Rainer Masera, presidente Facoltà di Economia-Università Guglielmo Marconi, Roma

NUOVE sfide sono poste a livello mondiale da grandi megatrend: intelligenza artificiale, sistemi cyberfisici, digitalizzazione, servitizzazione (crescente interconnessione fra beni e servizi).

I cambiamenti modificano in profondità le esigenze di investimenti in infrastrutture pubblici, privati e realizzati in partenariato. Mutano i valori e gli atteggiamenti, in particolare rispetto all'ambiente e ai rischi climatici. I trend demografici hanno impatti fondamentali sulla migrazione, l'invecchiamento e l'urbanizzazione. La rapidità del cambiamento aumenta inevitabilmente l'incertezza, richiede un approccio olistico per comprendere i processi e gestire i rischi e le opportunità.

Rainer Masera

Il nuovo scenario accentua l'importanza di investimenti in capitale fisico, umano e sociale, efficienti ed efficaci, sempre più collegati in network complessi e interattivi. I principali organismi internazionali stimano che nei prossimi vent'anni sarebbero necessari investimenti per oltre 60 trilioni di dollari a livello mondiale. Nell'Unione europea il divario tra accumulazione di capitale in infrastrutture prevista e quella che sarebbe giustificata sulla base di criteri costi-benefici può raggiungere i 500 miliardi di euro l'anno nella prossima decade.

La definizione di infrastrutture alla quale si fa qui riferimento va aldilà del tradizionale capitale fisico, si focalizza su capitale di conoscenza, innovazione, ricerca e sviluppo, educazione, ambiente (infrastrutture verdi).

La ridotta "capacità fiscale" in molti paesi, e segnatamente in Italia, nonché l'esigenza di interazione fra settore pubblico e settore privato richiedono nuove e intelligenti forme di partenariato.

Comunque è necessario che il processo di selezione e di realizzazione dei progetti avvenga sulla base di benefici netti superiori ai costi e di NPV>0 (valore attuale netto superiore a zero).

I processi in atto stanno portando a una produzione industriale sempre più automatizzata e interconnessa, con un contestuale incremento della dimensione (e del valore aggiunto) di servizio nelle relazioni cliente-fornitore; prodotti e servizi si intrecciano. La rivoluzione tecnologica implica grandi benefici potenziali ma anche gravi rischi. L'educazione diventa fondamentale per trasformare il momento critico di cambiamento in un'occasione favorevole per avanzamento e competitività.

Intelligenza artificiale e sistemi cyberfisici rimpiazzeranno molti lavoratori non solo nell'industria ma nell'intera economia. Si stima che nel prossimo decennio circa la metà dei posti di lavoro oggi esistenti sia a rischio perché può essere rimpiazzata da macchine intelligenti. Ma il numero di nuovi posti di lavoro potenziali per coloro che hanno training e capacità nei nuovi settori può più che controbilanciare lo spiazzamento sopradescritto.

La competitività nei mercati del lavoro che stanno emer-

gendo richiederà nuove competenze e abilità. L'educazione di elevato livello investe l'intero arco di età: dalle scuole primarie a quelle secondarie e alle università. Si proietta lungo il crinale del cosiddetto life long learning. L'economia della conoscenza è un'estensione della società dell'informazione plasmata da internet.
Conoscenza e educazione diventano capitale umano che sempre più rappresenta l'asset produttivo fondamentale che incorpora il progresso tecnico. Il vantaggio comparativo si trasforma in vantaggio competitivo. Inevitabilmente gli occupati dovranno disporre di conoscenze informatiche avanzate e il sistema Stem (Science, technology, engineering, math) necessariamente acquista rilievo.
La differenza fra l'economia dell'informazione e quella della conoscenza sta nella capacità oggi di selezionare, trasformare e utilizzare l'informazione per portare oltre il livello cognitivo fino a quello di auto-aggiustamento e auto-ottimizzazione.
Le tecnologie cyberfisiche modificano l'interazione con i sistemi ingegneristici. Internet aveva trasformato i nessi fra le persone e l'informazione, gli attuali sistemi innovano e determinano concorrenza in praticamente tutti i settori, dall'agricoltura all'aeronautica, dall'infrastruttura civile all'energia, dalla qualità dell'ambiente all'healthcare, dai sistemi di produzione manifatturiera e di servizi al trasporto di cose e persone.
La crescente gamma di prodotti installati e la ricerca di efficienza nel loro utilizzo sono importanti opportunità per fornire nuovi servizi ai clienti. Diventa, quindi, molto importante per le aziende completare la propria offerta con una serie di servizi che permettano di ottenere aggiuntive e più stabili fonti di profitto e di differenziarsi efficacemente dalla concorrenza.
L'innovazione investe tutti i settori, compreso quello pubblico e quello finanziario. Sotto quest'ultimo profilo, aldilà delle nuove imprese Fintech, le più grandi corporation mondiali (Apple, Amazon, Microsoft, Facebook, Ali Baba e così via) si stanno apprestando o sono già entrate nel settore dei pagamenti e delle operazioni finanziarie utilizzando ampiamente l'intelligenza artificiale.
L'Italia ha assoluto bisogno di investire in capitale umano e capitale fisico infrastrutturale. Si tratta di una condizione necessaria per superare la profonda crisi di crescita della produttività totale dei fattori registrata negli ultimi vent'anni e accentuatasi nell'ultimo quinquennio. Ne conseguono tutti i rischi di poverty trap, di progressiva ulteriore perdita di competitività a livello di sistema paese e a ben vedere di aumento del rapporto debito pubblico/Pil. Fondamentale è l'esigenza di assicurare che le nuove infrastrutture siano scelte in modo appropriato, senza confusioni fra determinazioni politiche e selezione tecnica. Quando i due elementi si mescolano è difficile evitare gli stessi fenomeni corruttivi purtroppo verificatisi in Italia. Il carente investimento in capitale umano, la mancata tutela del territorio e le gravi lacune nel ciclo di gestione dei rifiuti sono esempi che caratterizzano negativamente l'Italia anche nei confronti con i partner dell'Euroarea. Il divario fra la qualità degli investimenti pubblici in Germania e in Italia nell'ultimo decennio è la riprova delle scelte sbagliate troppo spesso operate nel nostro Paese.
La Ue dovrebbe comunque adattare i criteri di Maastricht, oggi troppo rigidi, per consentire di rilanciare gli investimenti pubblici – entro limiti concordati e sottoposti al monitoraggio della Bei e di Invest Eu – rivolti ad assicurare crescita sostenibile e inclusiva e competitività a livello internazionale. I principi contabili dovrebbero consentire di ricomprendere sia le infrastrutture fisiche sia soprattutto quelle immateriali, con particolare riferimento a istruzione, ricerca e sviluppo.
Stati Uniti, Cina e Russia investono grandi risorse nei settori dell'intelligenza artificiale e dei sistemi cyberfisici, dove la sfida è non solo economica ma anche geopolitica. L'Europa non può sottrarsi a questo confronto. ●

Per una versione più approfondita dell'autore sul tema si consulti "The new infrastructures challenge in the EU and the need for a deepened PPP paradigm" - Keynote speech for the 10th Anniversary Conference of the European PPP Expertise Centre (EPEC), EIB, Luxembourg, 12 December 2018 - http://www.astrid-online.it/rassegna/2018/21-12-2018-n-292.html

Rainer Stefano Masera è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2002. È stato direttore generale dell'Istituto Mobiliare Italiano, amministratore delegato e presidente del Gruppo Sanpaolo IMI e presidente di Banca Fideuram. Ha fatto parte del Governo Dini in qualità di Ministro tecnico del Bilancio e della Programmazione Economica. Attualmente è presidente della Facoltà di Economia dell'Università Guglielmo Marconi di Roma

Nello sviluppo di un'infrastruttura le vecchie competenze ingegneristiche non servono più

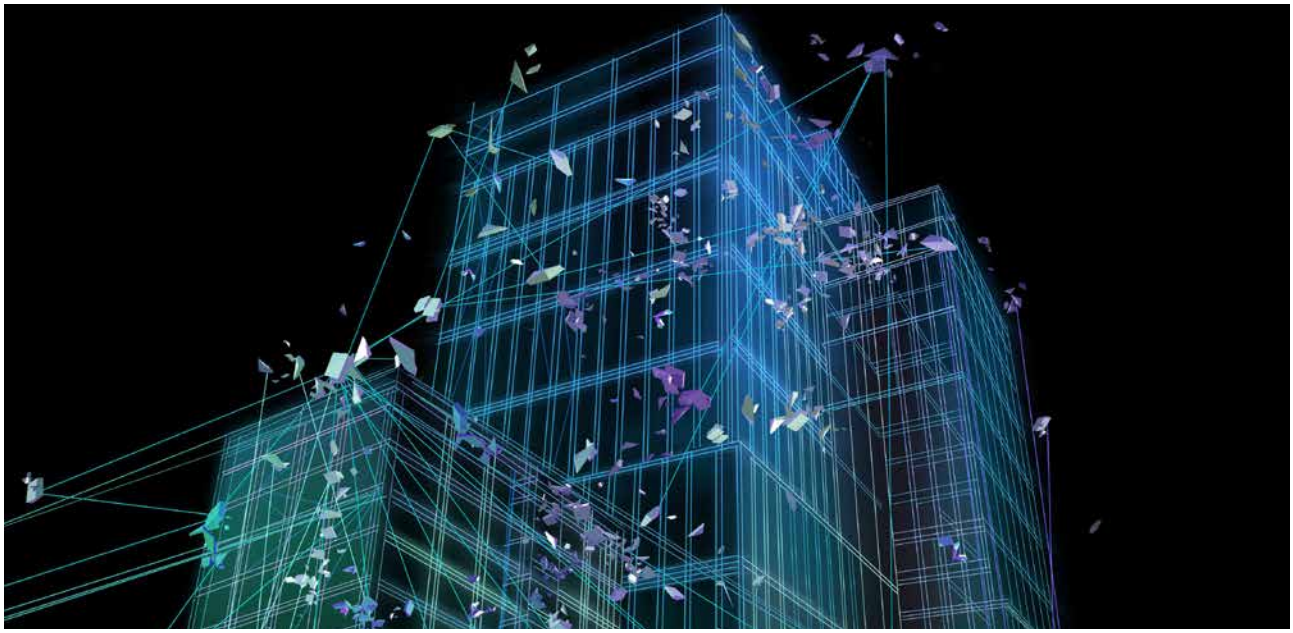
LA RIVOLUZIONE DEL "DIGITAL TWIN"

di Ugo Salerno, presidente e amministratore delegato RINA

SIA LA PROGETTAZIONE, realizzazione e messa in esercizio di nuove infrastrutture, sia la manutenzione e il controllo delle infrastrutture già in esercizio devono avere come obiettivo prioritario il più alto possibile livello di sicurezza e affidabilità dell'opera.
L'approccio corretto per raggiungere tale obiettivo deve essere di tipo collaborativo, incentrato quindi su una base dati comune, che sia di supporto perché tutti i soggetti coinvolti possano operare scelte il più possibile informate e coerenti con i propri obiettivi e con gli obiettivi comuni.
Il processo di progettazione, costruzione o di manutenzione di una infrastruttura coinvolge un altissimo numero di soggetti (ente pubblico committente, progettista, gestore, costruttore, manutentore e utente privato) con obiettivi comuni di scurezza, efficienza e salvaguardia dell'ambiente, affiancati da obiettivi specifici legati al ruolo (quindi contenimento della spesa nel caso delle pubbliche amministrazioni committenti dell'opera, necessità di profitto per le aziende che si occupano di progettazione, costruzione e manutenzione, interesse a mantenere la business continuity dell'infrastruttura per gli enti preposti alla gestione con concessione e così via).

Ugo Salerno

Fattore abilitante per la messa in campo di questo nuovo modello di sviluppo delle infrastrutture può essere la digitalizzazione. Le nuove tecnologie basate sulla raccolta di grandi quantità di dati, sulla loro elaborazione in tempo reale attraverso strumenti di Intelligenza artificiale (Ia) e sulla loro fruizione attraverso interfacce immediate, agili e personalizzabili, costituiscono un fattore di disruption in un settore fortemente basato sulle competenze ingegneristiche di tipo "tradizionale" (la geotecnica, l'ingegneria civile, l'ingegneria dei materiali).
Il nuovo modello di gestione e management collaborativo per un innovativo sviluppo delle infrastrutture si basa su un modello che gli anglosassoni chiamano di Integrated project delivery (Ipd), integrato sia su tutto il ciclo di vita dell'asse, sia concepito in modo da evitare conflitti di interesse e diversioni delle responsabilità basando la propria efficacia sulla univocità del dato.
In passato il processo di sviluppo di un'infrastruttura era fondamentalmente sequenziale: aveva inizio con lo sponsor del progetto (sia pubblico sia privato) che richiedeva una soluzione al progettista. Tale soluzione era quindi fornita al costruttore (o al manutentore in caso di infrastrutture già in esercizio), che la applicava consegnando poi l'asset al gestore per la messa in esercizio.
Il nuovo approccio innova completamente il modello di sviluppo, basandosi sull'intervento di un management di progetto capace di conciliare le esigenze di tutti gli stakeholder durante tutta la vita del progetto. Questo metodo trova la sua espressione tecnica nelle moderne piattaforme applicative e in particolare nel Bim (Building information



model). L'esistenza di un project management trasversale sia ai soggetti coinvolti sia alle fasi di progetto garantisce prima di tutto uniformità dell'informazione, chiarezza di obiettivi e identificazione di responsabilità in capo ai diversi soggetti e consenso su costi e processi. Questo si traduce in una maggiore efficienza di azione e in minori rischi per la sicurezza e per la sostenibilità in senso ampio del progetto.

È chiaro da quanto esposto che il Bim non è semplicemente un software che per obbligo di legge va usato nel processo di progettazione di un'infrastruttura, ma è un punto di accesso per tutti i soggetti coinvolti nel processo per l'inserimenti di tutti i dati rilevanti per lo sviluppo dell'infrastruttura.

Nel momento in cui questo modello 3D di un asset è costruito in modo da non consentire alcuna discrepanza nei dati immessi perché ciascun elemento è descritto non solo nelle sue dimensioni, posizioni, materiale ma anche nella sua esatta procedura di progettazione, costruzione e uso, otteniamo un vero e proprio "gemello digitale" dell'infrastruttura.

Aggiungere l'elemento "tempo" ha impatto sull'intero processo di costruzione di una infrastruttura o di un edificio. La potenza degli attuali processori utilizzati per progettare consente oggi di effettuare calcoli continui sull'intero processo di progettazione, costruzione e esercizio e di verificare l'integrità del processo.

Il "digital twin" diventa capace di verificare la performance dell'infrastruttura in divenire e di correggere il processo prima della sua effettiva esecuzione. Infrastrutture progettate in modo innovativo consentono anche il controllo in tempo reale della struttura. I dati contenuti in un data basket unico sono univoci (ed eventualmente "certificabili" attraverso la tecnologia blockchain) e conseguentemente di reale supporto ai processi decisionali diminuendo l'incidenza dell'errore umano.

Lo "stato dell'opera" può essere verificato in tempo reale attraverso una piattaforma digitale che riporta le condizioni di esercizio sulla base delle informazioni monitorate (carichi, sofferenza, spostamento, corrosione).

Attraverso tecniche di data analytics e Intelligenza artificiale si possono effettuare verifiche sullo stato attuale dell'opera, ipotizzare scenari evolutivi e, attraverso dashboard personalizzabili con livelli di accesso diversi a seconda della tipologia di stakeholder, tali output possono essere visualizzati in modo immediato. •

Ugo Salerno è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2013. È presidente ed amministratore delegato di RINA, gruppo multinazionale con oltre 150 anni di storia che fornisce servizi di verifica, certificazione e consulenza ingegneristica. Sotto la sua guida il gruppo ha triplicato il fatturato, raggiunge 65 paesi al mondo e conta oltre 3.700 dipendenti

"Innovazione e produzione,
una sfida per l'Italia"

RIVOLUZIONE DIGITALE, IL PAESE È PRONTO?

L'inefficienza del sistema pubblico
costa 30 miliardi di euro, circa due punti di Pil.
Un dato che da solo restituisce lo stato di salute del Paese

FORUM

PUBBLICHIAMO LO STUDIO REALIZZATO DA CONFINDUSTRIA DIGITALE PER CONTO DELLA FEDERAZIONE NAZIONALE DEI CAVALIERI DEL LAVORO

ORMAI è ampiamente riconosciuto che le tecnologie digitali offrono grandi opportunità alla crescita economica e allo sviluppo sociale. Ma come si colgono queste opportunità? Basta digitalizzare un'azienda per farla diventare più competitiva? O un ente pubblico per fargli erogare servizi più efficienti? O dotarsi di un abbonamento Internet a casa per migliorare la propria vita? La risposta è no. Perché i fatti tecnologici sono solo prerequisiti e la trasformazione digitale è molto di più. È la visione del nuovo, di un cambiamento a tutto campo dell'economia e della società che richiede nuove interconnessioni fra settori, collaborazioni trasversali, lavoro di squadra, nuove competenze, contaminazione dei saperi.

L'innovazione vera, quella che cambia l'economia e la vita, nasce da qui, dalla trasformazione delle condizioni strutturali e organizzative in cui avvengono i processi e si prendono le decisione.

Velocità e pervasività delle nuove tecnologie sono i fattori che distinguono nettamente la rivoluzione digitale dalle precedenti trasformazioni industriali.

Siamo solo agli inizi, ma è già evidente che algoritmi, dati, macchine, reti, stanno dando vita a un'avventura di natura globale, che sembra capace di trasformare tutto ciò che incontra nel suo cammino. I modi di produrre, di lavorare, il nostro modo di relazionarci con gli oggetti e le persone. Il futuro sembra disegnarsi sotto gli occhi con una tale rapidità che a volte possiamo avere la sensazione di esserne ospiti più che protagonisti.

Da qui l'emergere di paure e resistenze. Se sono reazioni spontanee, spesso anche comprensibili di fronte a fenomeni assolutamente nuovi, non rappresentano certo »

risposte efficaci ai cambiamenti in atto. Né possono essere mantenute a lungo, considerando che ciò che sta cambiando sono proprio i fondamenti su cui finora si sono basati gli economics di una società e del modello industriale sviluppato finora. Ormai abbiamo visto che la fase distruttiva di Internet è contestuale alla fase costruttiva, in cui sorgono i nuovi intermediari dell'ambiente digitale, sia per i flussi informativi che per i beni fisici. Prima ce ne rendiamo conto, prima impariamo a cavalcare quest'onda tecnologica, meno avremo da temere dal cambiamento perché diverrà un'opportunità. Non capirlo, resistere, ritardare, aver paura dell'innovazione, significa essere prima o poi tagliati fuori.

Le grosse sfide sul piano etico, della privacy, delle regole che accompagnano i cambiamenti strutturali in atto, richiedono risposte chiare ed efficaci. Dobbiamo perciò essere consapevoli che la posta in gioco è altissima. A mano a mano che l'economia si digitalizza e saltano i tradizionali confini tra i mercati, in realtà si aprono più spazi di quanti se ne chiudano. Anche se ora facciamo fatica a comprenderla a pieno, la dinamica della trasformazione digitale è espansiva, potenzialmente inclusiva, collaborativa, trasversale. E mentre fa saltare i tradizionali confini fra settori, mentre rende obsolete le mansioni più ripetitive, attraverso nuove integrazioni, nuove interconnessioni, crea nuovi mondi economici, relazionali, culturali. È partendo da questa premessa che occorre muoversi per analizzare lo scenario digitale italiano.

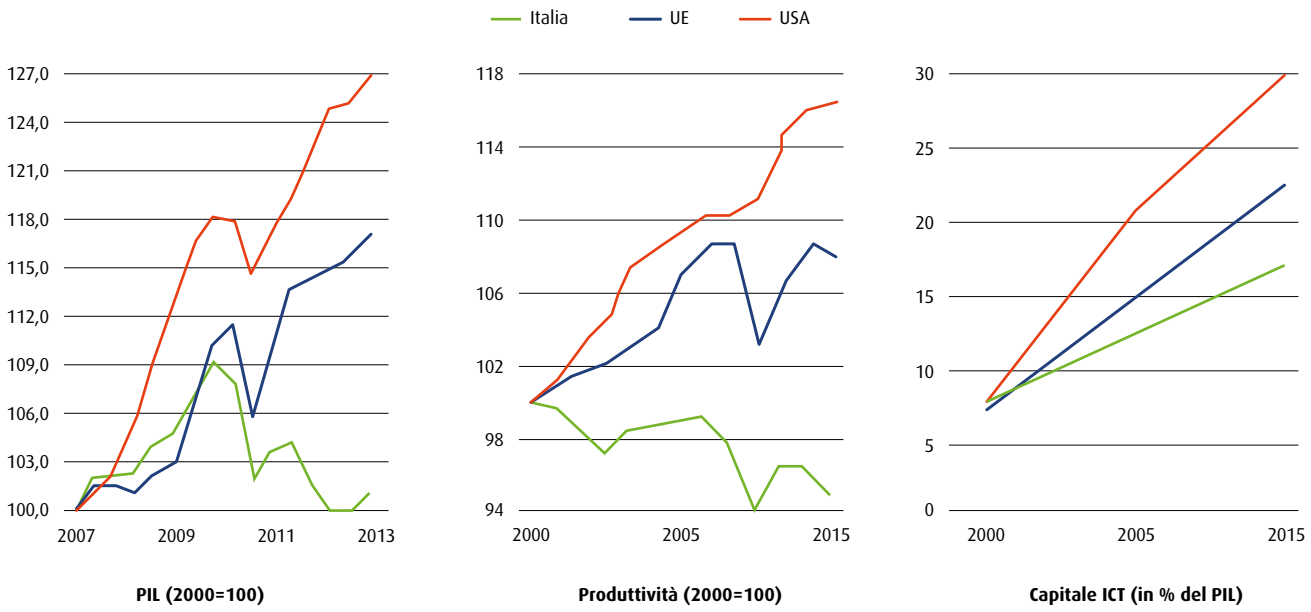
Il ritardo italiano: una questione di leadership

Sappiamo che uno dei problemi fondamentali del nostro Paese è proprio quello della crescita. Abbiamo di fronte a noi una forbice, che ci differenzia costantemente rispetto ai principali paesi europei e che si è generata a partire dall'anno 2000.

Dietro la mancata crescita economica del nostro Paese, accanto a tanti altri problemi strutturali, vi è la caduta della produttività, iniziata anch'essa a partire dall'anno 2000. Ormai trova sempre più sostegno la tesi che uno dei fattori fondamentali di questa mancata crescita consista nel fatto che si è investito poco negli ultimi 15-20 anni, in particolare si è investito poco in nuove tecnologie e innovazione. Per essere al pari della media europea avremmo dovuto investire all'anno 25 miliardi di euro in più. Invece abbiamo accumulato un gap di oltre 300 miliardi di euro non investiti in innovazione all'interno del nostro sistema economico, del sistema delle imprese, della Pubblica amministrazione, all'interno dei nostri sistemi territoriali. Ciò significa che il capitale di innovazione iniettato nell'economia italiana è indubbiamente più basso, in percentuale rispetto al Pil, rispetto agli altri paesi europei. E questo ci è costato molto caro in termini di crescita economica, bassi tassi di produttività, arretratezza nell'adozione di Internet, nell'e-commerce, nello sviluppo delle competenze, fattori che ci mantengono agli ultimi posti delle classifiche internazionali.

Fra i motivi per cui ciò è avvenuto va individuato il fatto

IL RITARDO ITALIANO NEL CAPITALE ICT HA FRENATO LA CRESCITA

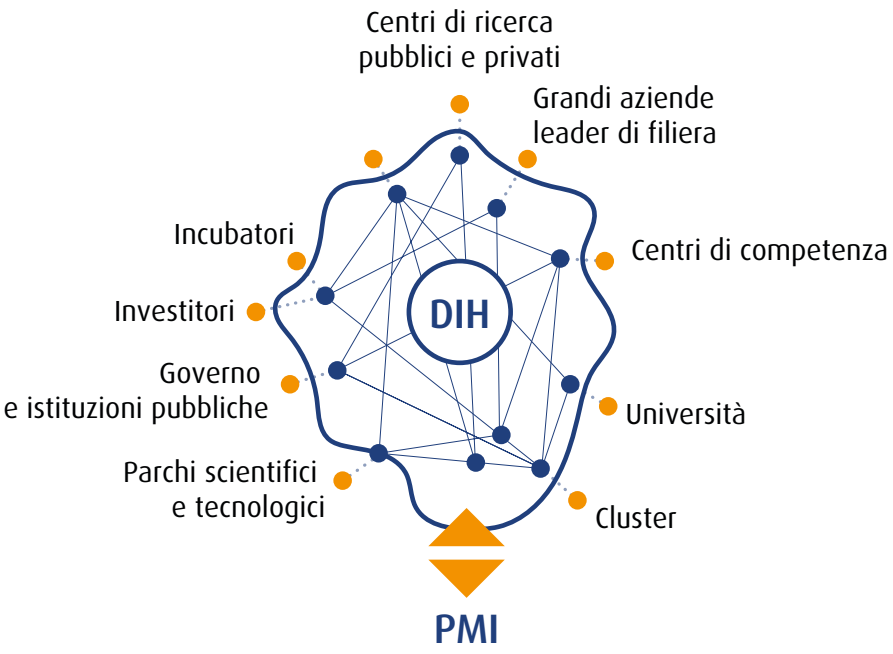


Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi Confindustria Digitale su fonti varie

IL DIH E L'ECOSISTEMA DELL'INNOVAZIONE PER LE PMI

Mission

- Attivare l'ecosistema territoriale dell'innovazione
- Awareness Industria 4.0
- Digital assessment
- Supporto nella definizione di strategie aziendali 4.0
- Sostegno agevolazioni e programmazione finanziaria
- Scambio best practice



Fonte: Confindustria digitale

che la leadership, pubblica e privata, non ha captato la valenza strategica delle nuove tecnologie. La forbice con gli altri paesi, infatti, ha iniziato ad aprirsi da quando è entrata in campo Internet, intorno all'anno 2000. Prima l'Italia investiva come gli altri paesi. È come se gli imprenditori, coloro che erano al governo, coloro che dovevano stabilire le politiche industriali del Paese, non avessero capito che, questa volta, dietro l'innovazione tecnologica non c'era semplicemente un nuovo modello di computer o una banda più larga di telecomunicazione, ma un nuovo modo di gestire l'impresa, di fare Pubblica amministrazione, di produrre e diffondere la conoscenza. Una trasformazione con implicazioni così vaste non poteva che essere guidata dall'alto.

Negli anni dell'avvento di Internet la leadership ha mancato nel suo compito fondamentale di aiutare la società italiana ad alzare lo sguardo per superare la falsa contrapposizione di interesse fra settori, lavori, competenze, tradizionali e digitali che si andava creando con l'avanzare dei processi di trasformazione. E far sì che l'innovazione fosse colta come un'opportunità e non una minaccia, per diventare l'elemento sistemico, condiviso e propulsivo in tutte le articolazioni dell'economia e della società.

Ora a che punto siamo?

Negli ultimi due anni qualcosa è cambiato, alcuni ingranaggi di questo "meccanismo inceppato" si sono rimessi in funzione. Proprio grazie alla discesa in campo della leadership, pubblica e privata, si è aperta una fase di discontinuità nei trend dell'innovazione. Diversi i protagonisti della nuova stagione: la ripresa degli investimenti in Ict che ha fatto registrare una crescita del 2,3% (2017/2016), trend in salita che si conferma anche per il 2018; una forte accelerazione sull'infrastrutturazione del territorio con reti a banda ultra larga fisse e mobili, che sta consentendo di centrare gli obiettivi di copertura posti a livello Ue; l'avvio delle sperimentazioni lanciate dal Governo e dagli operatori privati sulla tecnologia mobile 5G in sette grandi città, che pone l'Italia fra i paesi pionieri su questa tecnologia, come riconosciuto dalla stessa Ue; il rilancio delle piattaforme digitali della Pubblica amministrazione tramite il Piano triennale per l'informatica pubblica. Infine, l'avvio del piano Industria 4.0 con cui è stato compiuto un passaggio decisivo per la trasformazione digitale della nostra industria manifatturiera.

Se nel prossimo periodo questi trend verranno confermati o meglio rafforzati, l'Italia, seconda industria manifatturiera in Europa dopo la Germania e al settimo posto nel mondo tra i paesi più robotizzati, può giocarsi molte carte per recuperare il ritardo e consolidare i processi di crescita. In questa direzione la trasformazione digitale può diventare lo strumento strategico per consentire al nostro Paese di far evolvere quegli assetti strutturali obsoleti, che oggi giocano a sfavore della sua modernizzazione. »

Fra questi rientrano le peculiarità del nostro tessuto produttivo, altamente polverizzato. A differenza di altri paesi, infatti, ci dobbiamo confrontare con la scarsità di grandi imprese che, invece, hanno un ruolo fondamentale nella trasformazione dell'industria, mentre abbiamo una larga prevalenza di piccole imprese le cui caratteristiche dimensionali non facilitano lo sviluppo di quelle capacità e visioni necessarie per cavalcare in proprio l'innovazione.
Abbiamo un'enorme macchina pubblica che funziona secondo silos verticali, con procedure parcellizzate, che fa estrema fatica a ridisegnare i processi secondo quei modelli trasversali e collaborativi necessari per sfruttare al meglio le tecnologie di rete. Infine, ma non meno importante, disponiamo di un sistema dell'istruzione poco votato a formare i giovani sui temi tecnici e tecnologici e che sulle nuove tecnologie presenta un gap formativo non solo quantitativo, ma anche qualitativo.

La via italiana a Industria 4.0

Con il piano Industria 4.0, nato grazie a una stretta collaborazione fra Governo e Confindustria, per la prima volta il Paese si è dotato di una politica industriale basata sull'innovazione, specifica per il suo particolare tessuto industriale. Il piano, infatti, ha un approccio che valorizza le filiere, coinvolgendo tutti i protagonisti della catena, spingendoli alla ricerca di nuove sinergie. È un'opportunità strategica per ridisegnare i processi economici, gli ecosistemi territoriali, su livelli più elevati di produttività, di efficienza, di tassi di crescita.
I risultati nel biennio 2017-2018 con le agevolazioni vigenti di Industria 4.0 sono incoraggianti:

- gli investimenti in beni Industria 4.0 (IoT, sensoristica, macchinari connessi, robotica avanzata, software per le macchine industriali) sono aumentati del 60% superando i 3 miliardi di euro (dati Politecnico di Milano)
- le imprese manifatturiere che hanno già avviato la trasformazione digitale sono circa il 16%. Su un totale di 400mila (dati Istat)
- certo siamo agli inizi, ma la strada è aperta. Ora bisogna allargare la platea delle imprese e aiutarle a integrare le macchine con i processi aziendali vecchi e nuovi, la sensoristica, i software, la rete. A trovare una sintesi fra la tradizione, i saperi del made in Italy e l'innovazione digitale. A far maturare progetti di intelligenza artificiale, blockchain, cybersecurity. Di open innovation su cui basare i nuovi modelli di filiera per trasformare la piccola dimensione in vantaggio competitivo.

Far diventare grandi le oltre 400mila Pmi manifatturiere è un obiettivo irrealistico. Farle crescere in competitività è alla nostra portata, inserendole in filiere evolute che consentano anche a loro di accedere a fattori di crescita altrimenti difficilmente raggiungibili: nuove sinergie, nuovi mercati, nuove risorse finanziarie e tecnologiche. È questo l'obiettivo della rete dei Digital innovation hub di Confindustria, che vede ormai operare 23 nuovi soggetti nelle diverse regioni italiane, in stretto collegamento con gli attori dell'ecosistema territoriale. Lo scopo è superare le modalità tradizionali di trasferimento tecnologico, ormai del tutto inadeguate, attraverso un modello collaborativo e trasversale, che impegna in prima linea il sistema delle imprese, le amministrazioni locali, i poli di ricerca.

Startup, lontani dall'Europa

Industria 4.0 ha tra i suoi protagonisti anche le startup. In Italia, il numero delle startup innovative oggi sfiora quota 9mila, mentre gli investimenti a fine 2018 supereranno i 600 milioni di euro, con un incremento quasi doppio rispetto all'anno scorso. È un ottimo segnale, anche se siamo ancora lontani dai numeri di altri paesi europei, come Francia e Spagna, per non parlare della Germania o dell'Inghilterra, paese in cui, per esempio, gli investimenti di venture capital superano i due miliardi e mezzo di euro l'anno. Le nostre neo imprese innovative fanno ancora troppa fatica a trovare una exit, a individuare una prospettiva di sviluppo. Tuttavia è chiaro che Industria 4.0 rappresenta un terreno di incontro fra startup e Pmi, in cui sviluppare il travaso di innovazione tramite acquisizioni o anche attraverso progetti di open innovation.
Secondo il Politecnico di Milano, l'Italia ospita circa il 30% delle startup europee legate a soluzioni Industria 4.0, che vanno dal cloud e analytics, Internet delle cose, automazione avanzata e manifattura additiva. Per queste imprese innovative viene stimata una crescita di almeno il 15% nel 2018.

IL DIGITAL INNOVATION HUB NETWORK DI CONFINDUSTRIA

Fonte:Confindustria digitale

La trasformazione digitale della Pa

Quasi 30 miliardi di euro, circa due punti di Pil. Secondo le stime più diffuse, tanto costa al Paese l'inefficienza del sistema pubblico. La trasformazione digitale della Pubblica amministrazione italiana è quindi il tema strategico per ridurre deficit e debito pubblico. Fondamentale che questo cambiamento avvenga con la velocità e le caratteristiche qualitative necessarie a produrre un vero e proprio salto di efficienza e funzionalità nella Pubblica amministrazione, trasformandola in un fattore di accelerazione dei processi innovativi in atto nell'economia italiana

In questi ultimi anni, è stato dato slancio a una serie di grandi progetti attraverso il rilancio del Piano triennale per l'informatica pubblica. Fra questi l'Anagrafe nazionale della popolazione residente (Anpr), il nuovo modello di interoperabilità il cui obiettivo è quello di semplificare l'interazione tra pubbliche amministrazioni e mercato, senza vincoli sulle implementazioni e senza la necessità di integrazioni ad hoc; il Data & analytics framework (Daf), e cioè il sistema centralizzato in corso di realizzazione per stimolare la valorizzazione dei dati pubblici, promuovere la diffusione degli open data e facilitare i processi di analisi dei dati da parte di amministrazione e aziende; Il sistema per la Gestione elettronica dei pagamenti verso la Pa (pagoPA) che, attraverso l'interconnessione di tutti i prestatori di servizi di pagamento alle pubbliche amministrazioni, consente al cittadino di effettuare il pagamento scegliendo lo strumento e l'ente preferito, mettendo, inoltre, a disposizione i flussi per la rendicontazione e la riconciliazione automatica; il Sistema pubblico per l'identità digitale (Spid), e cioè un sistema nazionale di autenticazione aperto anche ai privati che, attraverso credenziali classificate su tre livelli di sicurezza, semplifica l'accesso ai servizi di Pubblica amministrazione e aziende; la Carta d'identità elettronica (Cie), rilasciata su supporto informatico dalle amministrazioni comunali e dotata di opportuni elementi utili a dimostrare l'identità del suo titolare. Il problema è la lentezza con cui viaggiano questi processi. A oggi, per esempio, hanno aderito all'Anpr 1.293 comuni su 8mila, per una popolazione di 15 milioni di abitanti. La percentuale di popolazione in possesso della Carta d'identità elettronica supera di poco il 10%, mentre le identità digitali secondo Spid non giungono a tre milioni.

Le procedure di acquisto pubblico dell'innovazione sono obsolete.

Occorre cambiare paradigma. La trasformazione digitale non si acquista "un tanto ad ore", si progetta insieme, pubblico e privato, attraverso procedure di partecipazione »

aperta, di open innovation. Per far questo deve penetrare nella Pubblica amministrazione una visione che si costruisce soprattutto con le competenze del management. Troppi dirigenti pubblici hanno paura oggi di investire in innovazione perché non conoscono le tecnologie, perché non hanno le capacità per gestire il cambiamento dei processi e perché non hanno il coraggio di andare oltre i limiti dei procedimenti burocratici.
L'attuale ministro della Funzione pubblica ha espresso l'intenzione di rafforzare i piani di digitalizzazione, attraverso l'azione di Agid e del Team per la trasformazione digitale. Allo stesso tempo ha annunciato l'avvio di un modello di accompagnamento delle pubbliche amministrazioni, che prevede fra l'altro l'apertura di un percorso di condivisione con le Regioni, la nomina di responsabili della transizione digitale che faranno da cinghia di trasmissione dell'Agid sui territori e nei servizi degli enti, la creazione di una conferenza permanente di questi manager presieduta dal ministro.
Nei programmi anche la formazione dei dipendenti pubblici e nuove assunzioni di persone con competenze adeguate attraverso il turn over al 100%. Ci auguriamo di vedere presto dei risultati su questo terreno.

Il fattore cruciale delle competenze

Non c'è trasformazione digitale senza competenze adeguate. Nel quadriennio 2018-2022 si stima un fabbisogno di oltre 2,5 milioni di lavoratori, tra nuovi posti e replacement, e una percentuale stimata tra il 33 e il 50% avrà bisogno di competenze digitali (dati Unioncamere e Mise). Parliamo di un "esercito" di almeno 800mila di nuovi lavoratori che dovranno avere competenze molto avanzate e che attualmente né l'Università, né le scuole superiori forniscono.
Il gap formativo non è solo quantitativo, ma anche qualitativo. Dalle università escono solo 7.500 laureati Ict l'anno (4.700 sono di informatica e ingegneria informatica vera e propria) e il tasso di abbandono è altissimo, circa il 60% degli immatricolati. Dal punto di vista qualitativo, nei corsi di studio universitari Ict manca ancora un percorso di laurea specifico sul cloud, mentre ne esistono sei sui Big data e quattro sulla cybersecurity per esempio. Ancora troppo pochi comunque, specie considerando che i corsi di studio Ict sono solo il 6% del totale.
Se poi andiamo a considerare gli skill digitali nei corsi di studi universitari generali la situazione è ancora peggiore. Nessun insegnamento informatico nel 70% dei corsi

C'È UN "ESERCITO" DI ALMENO 800MILA NUOVI LAVORATORI CHE DOVRANNO AVERE COMPETENZE MOLTO AVANZATE E CHE NÉ L'UNIVERSITÀ, NÉ LE SCUOLE SUPERIORI FORNISCONO

di laurea. Solo il 3% delle lauree ad indirizzo in economia aziendale ha contenuti digitali o Ict.
L'impreparazione dei diplomati rispetto alle richieste del mercato (che obbliga le imprese a difficili ricerche di personale e a formare ad hoc i diplomati stessi) e la tendenza dei laureati triennali di informatica ad entrare subito nel mercato del lavoro indicano chiaramente che il rafforzamento del sistema degli Its (Istituti tecnici superiori, con un biennio successivo al diploma al posto dell'università) è la soluzione migliore per supplire alla carenza di qualificazione digitale e Ict dei giovani.
In attesa che il sistema universitario riesca a rispondere in modo veloce alle esigenze dell'innovazione tecnologica. Per coprire questo fabbisogno e tradurlo in altrettanti posti di lavoro occorre: coinvolgere 500mila studenti in Alternanza Scuola Lavoro ogni anno; aumentare le risorse degli Its per triplicare i ragazzi formati, portandoli da 8mila a 24mila; raddoppiare i laureati in discipline Stem (scienza, tecnologia, ingegneria e matematica,ndr) portandoli da 7.500 a 15mila.

Conclusioni

Trasformazione digitale vuol dire in realtà riprogettare il Paese. Questo processo di cambiamento è stato messo in moto. I primi riscontri ci dicono che la strada imboccata sta iniziando a scardinare le incertezze, generando un clima di maggior fiducia nelle possibilità di cambiamento. Sul terreno vi sono ormai progetti, piani e agende che tracciano chiaramente i percorsi.
A questo punto bisogna solo accelerare, far accadere le cose e fare sì che i trend positivi dell'innovazione manifestatisi in quest'ultimo periodo abbiano impatti sempre più significativi e visibili sulla crescita economica e sui processi di sviluppo del nostro Paese. Per questo non bisogna abbassare la guardia.
Il Paese deve compiere la scelta di fondo di voler far parte a tutti gli effetti della rivoluzione digitale.
Con la consapevolezza di poter sfruttare le potenzialità delle tecnologie senza sottovalutare la complessità delle nuove sfide.
Ciò significa acquisire una visione sistemica di governo del cambiamento, che interessi tutti i livelli della società e in grado di trarre valore dall'innovazione in termini di nuove opportunità per l'economia, l'occupazione, la cultura, il welfare, l'amministrazione della cosa pubblica.
I compiti della leadership sono chiari. •

IL GAP FORMATIVO NON È SOLO QUANTITATIVO, MA ANCHE QUALITATIVO. DALLE UNIVERSITÀ ESCONO SOLO 7.500 LAUREATI ICT L'ANNO

A Roma il Forum Civiltà del Lavoro

INNOVAZIONE E PRODUZIONE UNA SFIDA PER L'ITALIA

La rivoluzione digitale sta cambiando processi produttivi e modalità di lavoro. La Federazione Nazionale dei Cavalieri del Lavoro ha scelto di approfondire l'argomento con un forum dedicato della rivista "Civiltà del Lavoro". A intervenire sul tema sono stati Luca Baroni, People development, compensation & organization manager dell'area Corporate responsibility presso la Ducati Motor Holding, Elio Catania, presidente di Confindustria digitale e Maurizio Sella, presidente Banca Sella Holding. Il dibattito è stato condotto dal direttore responsabile di Askanews, Paolo Mazzanti, e ha preso spunto dal paper realizzato da Confindustria Digitale e pubblicato su questo numero. A seguire il dialogo fra i protagonisti.

PAOLO MAZZANTI

La piccola dimensione è un rischio ma è una opportunità anche per le piccole imprese che possono offrire al mondo le loro tipicità e specializzazioni. Come aiutare queste imprese? Il progetto Industria 4.0 prevede una serie di strumenti, sono già stati istituiti ventitré Digital Innovation Hub che dovrebbero essere grandi centrali di consulenza presso le imprese. Poi ci spiegherà meglio il presidente Catania come funzioneranno o stanno già funzionando.

È chiaro che la piccola dimensione richiede, da parte della società e delle sue organizzazioni, per esempio le associazioni imprenditoriali, le Camere di commercio e quant'altro, un supplemento di attività di formazione e consulenza verso gli imprenditori. Mi chiedo se anche le reti di impresa non possano essere un veicolo. La rete d'impresa risale all'agosto del 2009, lo ricordo perché all'epoca ero al ministero dello Sviluppo economico e varammo il provvedimento che le istituiva.

Forse è stata una delle leggi più interessanti, benché poco finanziata, perché ha consentito di individuare un percorso italiano verso la crescita. In fondo, senza negare l'individualità delle singole imprese, le si spinge a mettersi assieme per obiettivi comuni. Ce ne sono circa ventimila di imprese associate in rete d'impresa, prevalentemente per obiettivi di internazionalizzazione, commercializzazione di prodotti e così via. Mi chiedo se anche le reti d'impresa non possano essere un valido strumento per far passare le innovazioni.

Poi c'è il grande tema della formazione, noi abbiamo 7.500 laureati l'anno in Ict, bisognerebbe quanto meno raddoppiarli per fornire un supporto di conoscenza alle aziende che, se diventano digitali, avranno bisogno di "lavoratori digitali", altrimenti si crea una sconnessione.

Abbiamo il 70% dei corsi di laurea ordinari dove non ci sono competenze informatiche, mentre invece l'informatica non richiede solo specialisti. Anche tutti noi – anche il letterato, anche chi studia lettere antiche – dovrebbe essere in grado di utilizzare strumenti informatici per apprendere.

Abbiamo gli istituti tecnici superiori, che sono biennali dopo il diploma; oggi sfornano ottomila laureati contro i sette-ottocentomila in Germania, per esempio, e realisticamente bisognerebbe almeno triplicare questo numero con la costituzione di nuovi Its. Ne è stato inaugurato di recente uno a Frosinone sulle tecniche di manifattura.

Bisogna poi portare l'Alternanza Scuola-Lavoro, un altro strumento per avvicinare gli studenti alle tematiche aziendali, almeno a 500mila giovani.

Queste sono le principali proposte contenute nel paper predisposto da Confindustria Digitale, che mi paiono tutte condivisibili.

Il problema è come arrivarci in un momento in cui la politica sembra obiettivamente un po' meno sensibile a questi temi. Industria 4.0 è stata un po' depotenziata, i superammortamenti sono stati aboliti e poi sostituiti dalla misura che prevede di poter detrarre dai fatturati aziendali fino al 15% di tasse per chi fa investimenti innovativi. Ma anche "Formazione 4.0", su cui la precedente Finanziaria aveva puntato molto, è stata indebolita.

Da una parte, quindi, c'è, per esempio, un'enfasi da parte del ministro dello Sviluppo economico su temi legati all'intelligenza artificiale, il blockchain, ecc. Mi pare che nel decreto sulla semplificazione siano state inserite anche delle norme per favorire il blockchain.

IN ITALIA CI SONO 7.500 LAUREATI L'ANNO IN ICT, BISOGNEREBBE QUANTO MENO RADDOPPIARLI PER FORNIRE UN SUPPORTO DI CONOSCENZA ALLE AZIENDE. IL PROBLEMA È NOTO, MA I RITARDI RIMANGONO

Dall'altra parte, la produzione normativa ordinaria sembra meno attenta, o forse pone meno enfasi, a questi temi legati all'innovazione su larga scala.

Questi sono gli argomenti sul tavolo. Darei quindi la parola al presidente Catania perché ci illustri qual è lo stato dell'arte e che cosa ci si può aspettare da qui ai prossimi »

mesi. Abbiamo parlato un po' meno dei temi legati alla Pubblica amministrazione, all'Agid, la Spid, l'Anagrafe unitaria, alla quale hanno aderito per ora 1.290 Comuni per 15mila abitanti.
Il tema è che si fa un po' fatica a fare l'execution di questi piani, c'è molta resistenza, magari i piani ci sono però è difficile farli entrare in attività.
Ma questo forse attiene a un tavolo diverso, la Pubblica amministrazione è un altro mondo, qui vorremmo concentrarci sui temi legati alle imprese.

ELIO CATANIA
Come spesso accade, Paolo Mazzanti ha detto praticamente tutto. Lo ha riassunto talmente bene che cercherò di andare per differenze, così ottimizziamo i tempi.
In effetti, in quel documento che abbiamo proposto per questa discussione, abbiamo inserito il distillato della lunga esperienza che, in tanti anni di militanza in questo settore della tecnologia, sia personalmente che con l'intero team, abbiamo accumulato. Vorrei partire prendendo lo spunto da alcuni elementi già toccati per poi costruire giustamente uno sguardo per il futuro. In particolare, iniziamo dal tema che Paolo ha messo per primo: la partita della crescita.
Se guardate a quanto sta avvenendo in questi giorni, il ruolo cruciale che la crescita nel nostro Paese potrebbe giocare per chiudere l'equazione della manovra finanziaria, e se vedete come questa componente fondamentale si vada invece erodendo, capite quanto sia a rischio l'intera nostra impalcatura economica, purtroppo anche sociale, legata proprio alla incapacità del nostro sistema economico di generare crescita.
Nel piccolo documento che ho proposto ho inserito alcuni grafici che ormai sono letteratura, i quali indicano in maniera quasi lineare il legame che esiste tra quanta innovazione si inietta in un'economia – quindi in ricerca e sviluppo, in digitale, in tecnologie – e quali sono le risultanze sulla produttività e sulla competitività delle imprese e sulla crescita. Il legame è quasi lineare e da quei piccoli grafici si può vedere qual è il gap che abbiamo accumulato. Paolo ha detto una cosa giusta. Fino ad un certo punto non eravamo in queste condizioni. Quando si è aperta questa forbici fra noi e il resto d'Europa e il resto del mondo? È interessante, si è aperta nel 2000. Fino ad allora crescevamo abbastanza in linea con il mondo, ovviamente con tutte le differenze delle diverse aree geografiche, ma nel 2000 è successo qualche cosa, abbiamo smesso di investire in innovazione tecnologica.
La quantità di innovazione che abbiamo iniettato nell'economia è stata decisamente più bassa rispetto a quella degli altri paesi europei e abbiamo misurato in quali. Stiamo parlando di qualcosa come 25 miliardi di euro in meno all'anno non investiti nel sistema economico e in innovazione. Li avremmo dovuti investire per essere al pari del resto d'Europa; non dico della Germania o dell'Inghilterra o dei paesi nordici, che sono quelli che corrono di più, ma per essere al pari della media europea. Ecco il costo che abbiamo pagato, si è aperta la forbice sul tema della crescita.
Certo, non è soltanto questo il motivo per il quale l'Italia non è cresciuta, sarebbe forse banalizzare troppo legarlo a questa ragione. Personalmente – e non sono il solo – sono profondamente convinto che, se all'interno di un

Elio Catania

LA CLASSE DIRIGENTE DI QUESTO PAESE NON HA COLTO LA VALENZA STRATEGICA DELLE NUOVE TECNOLOGIE. DIETRO LA RIVOLUZIONE DIGITALE NON C'ERA UN NUOVO MODELLO DI COMPUTER, OPPURE UNA BANDA PIÙ O MENO LARGA, MA C'ERA UN MODO DI GESTIRE L'AZIENDA O DI GOVERNARE LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

sistema produttivo fra l'altro basato su un sistema di piccole e medie imprese che vivono della qualità di un prodotto, dei servizi e del valore che riescono ad aggiungere, se a questo sistema togli la capacità di innovare, hai tolto praticamente l'unica arma possibile per una struttura di imprese di dimensioni così medie e piccole.
Che cosa è successo? Perché questo è avvenuto? Non serve per fare diagnosi al contrario, ma semplicemente per capire quali sono le regole per cui puoi agire in futuro. Credo sia avvenuta una cosa fondamentale, la classe dirigente di questo Paese – e qui gioca anche la struttura industriale, pubblica e privata – non ha colto la valenza strategica di queste nuove tecnologie. In Italia tutti noi non abbiamo capito che dietro queste nuove tecnologie legate a Internet, alla connettività, non c'era un nuovo modello di computer, oppure una banda più o meno larga. C'era invece un modo di gestire l'azienda, la banca, la piccola azienda manifatturiera, la grande azienda, i processi della Pubblica amministrazione, la scuola.
Abbiamo colto questa trasformazione così profonda? Come al solito abbiamo due Italie, una fatta di pochi che queste cose le hanno capite e l'altra no. Chi ha saputo cogliere questo aspetto e ha saputo reagire trasformando i processi di azienda, trasformando la cultura d'impresa, – parliamo degli stili di chi è al vertice dell'impresa – chi ha saputo fare questo lavoro di grande trasformazione delle proprie aziende ne ha beneficiato enormemente.
Ho girato l'Italia in lungo e in largo in questi ultimi anni. Ho trovato che, anzitutto, non ci sono aziende innovative perché lavorano sulle tecnologie o aziende non innovative perché lavorano sulla ceramica. No, chi innova lo fa dappertutto, la pervasività in tutti i settori è straordinaria. Ho visto aziende dei settori più tradizionali, ad esempio la ceramica di Caltagirone, che utilizzando le tecnologie più avanzate ha sviluppato enormemente i mercati, la qualità dei suoi prodotti, la risposta delle sue ceramiche alle richieste dei clienti.
Cito sempre il caso di un'azienda in Sardegna, di Alghero, che iniettando di nuovo tecnologia 4.0, iniettando modellistica all'interno dei propri processi di disegno dei prodotti – realizzano infissi per finestre – sono diventati leader europei nel settore. Certo, poi c'è la Motor Valley di Reggio Emilia, dove ci sono aziende bravissime che sono capaci di innovare; poi avremo qualche testimonianza. Ma faccio anche altri esempi: cosa c'è dietro le aziende che hanno avuto successo anche in una fase difficile? Arriviamo al punto. C'è un nome e un cognome dei leader, del proprietario, dell'imprenditore o del manager, che hanno colto che il mondo stava cambiando e che c'era qualcosa da fare di profondo all'interno della propria azienda.
Ripeto, indipendentemente dalla dimensione, dal settore di appartenenza o dalla geografica. Purtroppo sono pochi. Ecco, quindi, quanto è importante la leadership in tutto questo ragionamento. Rispetto alle altre trasformazioni tecnologiche, ogni volta si diceva: il mondo non sarà più come prima. In effetti è vero, ma le trasformazioni tecnologiche riguardavano modelli di computer sempre più veloci, c'erano dei software più potenti, ma non c'era la pervasività e le caratteristiche di contenuto di innovazione e di processo che, invece, queste tecnologie hanno comportato. Per cui, se non entra in campo l'imprenditore, il numero uno, la trasformazione non avviene e il vantaggio di queste tecnologie non può essere colto.

SE OGGI NOI AVESSIMO IN ITALIA 80MILA TECNICI DIPLOMATI IN PROGRAMMAZIONE DIGITALE O MECCATRONICA, TROVEREBBERO LAVORO OGGI POMERIGGIO

In tutto questo ci devi mettere anche il fatto che la Pubblica amministrazione non ha trascinato l'innovazione, la Pa in queste trasformazioni ha un importante ruolo, deve diventare il faro, il riferimento. Se con i suoi processi, con il rapporto con i cittadini e con le imprese diventa trascinante, tutto il resto segue. Noi abbiamo due Pubbliche amministrazioni. Da una parte abbiamo pochi centri di eccellenza straordinaria, pensate all'Inps, all'Inail, a tutto il mondo del sociale, ma anche alla Sogei, tutto il mondo delle finanze ha dei livelli di innovazione, di digitalizzazione straordinariamente avanzati; dall'altra parte, però, tutto il resto è ancora fermo.
Da anni si parla dell'Anagrafe unica del cittadino per evitare che si debba andare ogni volta ad iscriversi per il cambio di Comune. Da anni si parla del fascicolo sanitario del cittadino e del fascicolo unico dello studente. Purtroppo per motivi che non vale la pena toccare, cito solo l'articolo V, la Pubblica amministrazione non ha fatto da traino in tutto questo.
Adesso arriviamo alla fase costruttiva positiva che ci interessa di più. Qual è stato il passaggio che ha cambiato »

la dinamica, il trend, e che ha conferito un'accelerazione? Il piano Industria 4.0.
Ci siamo messi con il Governo, a quel tempo c'era Calenda, e abbiamo detto: o diamo una svolta, oppure non andiamo da nessuna parte. Abbiamo deciso di fare due cose. La prima è una serie di incentivi: libero ammortamento, il superammortamento sulla ricerca e sviluppo, per la formazione, per le startup e li abbiamo messi a disposizione degli imprenditori.
Anziché fare bandi a pioggia, in cui l'imprenditore deve fare domanda, poi dopo sei mesi riceve una risposta che normalmente è negativa, abbiamo detto: diamo in mano all'imprenditore la decisione, ovvero se si investe in questo tipo di tecnologia se ne ha un vantaggio fiscale. È una rivoluzione che non c'era mai stata prima.
Questo è un aspetto importantissimo. L'altro, ugualmente importante, è: non diamo soltanto degli incentivi agli imprenditori, dobbiamo fare un lavoro capillare di informazione e di sensibilizzazione. Ci abbiamo messo la faccia tutti, con Calenda, con i vertici di Confindustria abbiamo fatto il giro d'Italia; personalmente sono stato in 93 città in 24 mesi a parlare con centinaia di imprenditori per far capire loro quanto sia impostante questa fase.
In questo modo il messaggio viene dall'alto. Se i vertici di Confindustria e del Governo vanno a Cosenza e dicono quanto sia importante, vuol dire che questo tema è veramente alto nella scala delle priorità del Governo, quindi deve esserlo altrettanto per me in quanto manager, amministratore delegato, imprenditore della mia azienda o della mia banca o ancora della mia Unità sanitaria locale.
Ricordo, tra l'altro, che il nostro è un Paese ad altissimo contenuto manifatturiero, siamo i secondi in Europa, non abbiamo niente da invidiare alla Germania, nel senso che loro hanno i grandi gruppi, tipo i Bosch, Siemens e così via. Noi non li abbiamo. Normalmente i grandi gruppi trascinano l'ecosistema dei fornitori, quindi diventano macchine di trascinamento di un intero territorio. Da noi purtroppo non ci sono, ma abbiamo dei campioni, medie imprese, che riescono a fare qualcosa di simile su scala decisamente più bassa.
Nel settore manifatturiero italiano siamo pieni di robot, pieni di macchine a controllo numerico, siamo stati sempre molto svegli. Ma il problema è stato che queste macchine, questi robot, erano molto isolati, cioè non comunicavano tra di loro per cui non si riusciva ad estrarre valore perché esso viene dalla condivisione dei dati tra un robot, una macchina a controllo numerico, la catena logistica, i fornitori, i designer, il rapporto con il cliente. È dall'integrazione che si estrae valore. Con questi incentivi e tutta questa formazione abbiamo voluto proprio indicare e indirizzare questi aspetti specifici. Paolo, parlavi della politica di oggi. È vero, c'è una campagna elettorale ogni sei mesi. Abbiamo perso un anno per tirare fuori una manovra perché si era sparsa la voce che tutti questi provvedimenti non fossero più operativi. Come purtroppo avviene in tante fasi di trasformazione, occorre stare dietro e battere il cavallo finché corre. Si è sparsa la voce che non fosse più importante per il Paese ed è caduta l'attenzione. Devo dire che negli ultimi mesi, per la manovra, abbiamo fatto un lavoro certosino e capillare. Abbiamo ricostruito un insieme di provvedimenti che, non dico battano quelli precedenti perché noi avremmo voluto tutti di più nel Paese, almeno affrontano quello che stiamo facendo rispetto agli altri paesi.
Certo, vado in Germania e trovo un programma sull'intelligenza artificiale da quattro miliardi di euro. I tedeschi hanno messo sul tappeto per i prossimi cinque anni quella cifra per fare in modo che l'intelligenza artificiale diventi

NEL SETTORE MANIFATTURIERO ITALIANO SIAMO PIENI DI ROBOT E DI MACCHINE A CONTROLLO NUMERICO. SU QUESTO SIAMO STATI SEMPRE MOLTO SVEGLI. IL PROBLEMA È AVERLI LASCIATI ISOLATI. BISOGNA INVECE METTERE IN CONNESSIONE ROBOT, MACCHINE A CONTROLLO NUMERICO, CATENA LOGISTICA, FORNITORI E DESIGNER. È DALLA INTEGRAZIONE CHE SI ESTRAE VALORE

una cosa utilizzata da tutte le imprese: piccole, medie e grandi. Stessa roba sulla blockchain.
In Francia il presidente Macron dedica una giornata intera a parlare con le constituencies pubbliche e private sull'importanza per la Francia e per l'Europa di controllare gli algoritmi. E quindi di impegnarsi sull'intelligenza artificiale per evitare che la Francia e l'Europa rimangano schiacciate ad est e ad ovest dalle grandi potenze cinesi e americane. Questa è leadership che mette al centro di una politica di sviluppo del Paese l'innovazione. Purtroppo noi non siamo stati capaci di fare queste cose.
Tale prezzo continueremo a pagarlo per molto tempo perché è da lì che si vedono il tono e la cultura, il sistema della politica, ma questo ci porterebbe su altri argomenti. Indubbiamente, al momento non stiamo vedendo il tema della crescita e dell'innovazione come tema centrale. Come aiutiamo ad andare avanti? Anzitutto, bene l'aver messo in campo di nuovo tutta questa serie di iniziative e di incentivi; è importantissimo. Dobbiamo essere capaci di raggiungere in modo capillare la struttura di piccole e medie imprese. Come Confindustria abbiamo fatto un primo ragionamento: perché non cominciamo da casa nostra? Abbiamo costruito una rete di Digital Innovation Hub, uno per regione, che sono delle finestre intelligenti e di competenza, dei punti di primo accesso presso i quali il piccolo imprenditore può andare per chiedere "a che punto sono? Aiutatemi a misurarmi la temperatura digitale, sono messo bene o sono messo male?".
Adesso abbiamo 20 punti operativi, alcuni ovviamente molto grandi e importanti, quali Torino e Milano, altri più piccoli e meno efficaci, come purtroppo avviene al Sud. Devo dire, però, che questa è stata una grande e importante iniziativa; già cominciamo a vedere migliaia di imprese che si informano presso questi punti di contatto per cominciare ad avere dei primi aiuti.
Tra l'altro i Digital Innovation Hub devono funzionare proprio da hub, ovvero mettere in moto l'ecosistema territoriale di competenze. Cito un esempio: in Italia abbiamo settemila startup che, rispetto a quelle americane o francesi, dopo un po' decadono perché manca il collegamento tra l'idea brillante che hanno avuto e chi la utilizza. Uno dei compiti dei Digital Innovation Hub è quello di creare questo link, mettere insieme le startup con chi le può utilizzare. È ovvio che una piccola impresa non avrà mai la capacità di generare al proprio interno innovazione ed è anche sbagliato che lo faccia. Oggi il modello di innovazione si chiama open innovation, è a rete, occorre prendere il meglio da chi lavora con te, condividere. Soltanto facendo la sintesi si può avere il massimo di innovazione.

ABBIAMO BISOGNO DI METTERE IL DIGITALE, L'INFORMATICA, IN OGNI CORSO UNIVERSITARIO. NON PUOI ESSERE ARCHITETTO O MEDICO SENZA AVERE CONOSCENZE DIGITALI

Uno dei compiti di questi Digital Innovation Hub è proprio quello di creare questo legame tra l'ecosistema fatto di università, di startup, di società piccole, di software, di servizi, e le imprese del territorio.
Il Governo finalmente ha messo in pista anche un'altra struttura, quella dei Competence Center. Sono sette, sono centri universitari di eccellenza. Uno è a Torino, uno a Milano, uno nel Triveneto, uno a Bologna, uno a Pisa, uno a Roma e uno Napoli e Bari, anche questi specializzati in 4.0, le nuove tecnologie.
Questo basta? Certo che no. Ad esempio, le Camere di commercio stanno lavorando per aprire dei Pid, che sono dei Punti di informazione digitale per le piccolissime e micro imprese per fare in modo che chi ha un'impresa di quattro dipendenti – può essere anche un esercente commerciale che non si accontenta più di avere soltanto la sua cassa contabile – chieda un minimo di supporto per capire cos'altro possa fare.
Le reti d'impresa sono un'altra struttura di cui ci stiamo occupando. È evidente che più si diffonde non soltanto la consapevolezza ma anche il come fare, meglio è. Il compito di queste strutture è quello di dare loro anche delle roadmap e, soprattutto, metterle in contatto con chi può aiutare in questi percorsi.
Qui arriviamo al tema della formazione, poi della Pubblica amministrazione. Paolo, tu hai citato dei dati, li condividiamo in pieno.
Aggiungo una cosa che fa riflettere: se oggi avessimo in Italia 80mila tecnici diplomati o laureati in discipline legate all'innovazione, che non sono soltanto di programmazione digitale ma anche di meccatronica, persone che sanno stare di fronte ad una macchina a controllo numerico avanzato e programmabile, gente che sa fare del design di prodotto al computer, gente che sa trattare sistemi social per capire i requisiti dei clienti, ecco se ne avessimo »

L'ESPERIENZA CI DICE CHE, SE DA UN LATO LE TECNOLOGIE GENERANO NUOVI PROBLEMI, NELLO STESSO TEMPO AIUTANO ANCHE A RISOLVERLI. C'È, QUINDI, ANCHE UN ATTEGGIAMENTO CULTURALE IMPORTANTE CHE LA CLASSE DIRIGENTE DEVE PORTARSI DIETRO

80mila adesso (e questo numero si allarga a 200mila nel giro dei prossimi due o tre anni), troverebbero lavoro oggi pomeriggio.
Vado avanti nella riflessione. Da qui a cinque anni avremo bisogno di riqualificare 800mila persone che lavorano nelle linee di produzione o comunque in fabbrica, ma anche nel mondo finanziario e bancario. È l'intera economia che viene interessata da questa grande rotazione, trasformazione, riqualificazione delle persone.
Nei prossimi cinque anni dobbiamo riqualificare 800mila lavoratori e altri 800mila li dobbiamo preparare per occupare le opportunità che non abbiamo.
È evidente che questa tematica porta con sé anche tante paure. Le nuove tecnologie ci hanno messo davanti cose nuove, pensiamo alla privacy, al diritto d'autore, alla cybersecurity, non c'è dubbio. Poi c'è anche il rischio del digital divide, generazioni di persone che potrebbero sentirsi tagliate fuori. Non è esente da sfide sociali molto importanti tutto ciò che stiamo vivendo, però attenzione, non dobbiamo farci guidare dalle paure nell'affrontare il nuovo. È sempre successo. Quando sei di fronte ad una trasformazione profonda la paura tende a sopraffare i benefici e far vedere tutto nero. Non è così, dobbiamo gestire con grande cautela e attenzione queste fasi di trasformazioni evitando che i problemi che esistono non diventino giganteschi per la società.
L'esperienza ci dice che, se da un lato le tecnologie generano nuovi problemi, nello stesso tempo aiutano anche a risolverli. C'è, quindi, anche un atteggiamento culturale importante che la classe dirigente deve portarsi dietro.
Sulla formazione, lo dico brutalmente, questo è il grande buco del Governo, ma anche di quello precedente. Dati i numeri che Paolo ha letto, noi abbiamo bisogno di triplicare il numero dei diplomati degli Istituti tecnici superiori, di raddoppiare ogni anno il numero dei laureati in discipline scientifiche. Abbiamo bisogno di mettere in ogni corso universitario l'informatica, il digitale. Non puoi essere architetto o medico senza conoscere il digitale. Ma queste cose, una volta fatti i numeri, rimangono lì. Non abbiamo visto azioni concrete per affrontare questo che è il cuore di tutti i problemi, la formazione manageriale, la formazione dei quadri, degli studenti, la riqualificazione all'interno delle imprese. Cioè, il tema della digitalizzazione della popolazione del Paese. È drammatico.
Abbiamo il numero chiuso in ingegneria e il numero aperto in scienza della comunicazione. Con tutto il rispetto per chi l'ha fatta, io farei il contrario. I laureati in scienza della comunicazione o in filosofia non vengono assorbiti dal mercato del lavoro; dobbiamo fare il contrario.
Se vai a parlare con tanti rettori cominciano a fare l'elenco dei problemi del perché non si può fare. Mi piacerebbe vedere l'elenco delle soluzioni e non dei problemi. Questo è il passaggio che ancora il nostro mondo pubblico non riesce a fare. Non c'è una visione di un paese che cambia o di un paese che scommette sulla conoscenza, sulle competenze, sulla condivisione, sulla cultura aperta. Questo non sta emergendo, lo dobbiamo dire. Sull'intelligenza artificiale sono stati messi 40 milioni di euro in tre anni rispetto ai quattro miliardi della Germania.
Paradossalmente, per una struttura di piccole e medie imprese, dove l'amore per il prodotto è straordinario, dove l'innovazione è parte della cultura dell'imprenditore, questo dovrebbe essere il pane quotidiano.
La Pubblica amministrazione è lì, ancora come l'abbiamo lasciata tre o cinque anni fa, non riesce a fare la velocizzazione. Il nuovo ministro per la Pubblica amministrazione, Giulia Bongiorno, non aiuta perché afferma "siamo all'anno zero".
Non è così. Al ministro dico: "Dacci anche tu la roadmap, la scaletta per fare in modo che l'Anagrafe unica del cittadino venga veramente realizzata per tutti gli italiani, dicci esattamente cosa serve per avere un responsabile digitale". C'è ancora troppa cultura del "non si può fare".
Come vedi faccio un bilancio sulla situazione, luci e ombre. Siamo usciti dalla fase di stallo complessiva, il mondo imprenditoriale si è messo in movimento. Peccato per quest'anno perso, ma la dinamica è tutta lì, si comincia a sentire che dietro questo c'è la sopravvivenza, parliamoci chiaro. Da parte del Governo stiamo un po' tirando, invece di essere loro a tirare con entusiasmo con risorse, con programmi. Davvero ci stiamo giocando il Paese, ci stia-

mo avvitando in una logica economico-finanziaria dalla quale non possiamo uscire.

PAOLO MAZZANTI

Direi che i temi sono tutti sul tavolo. Quando Catania parlava dell'incontro fra impresa e startup mi veniva in mente il grattacielo di Milano dove ha sede la Banca Sella online, S32, perché sta in via Sassoli. Sono stato a visitarla, devo dire che è un esempio tipico di questo incontro fra azienda grande e startup. Sono undici piani, tre o quattro li occupa Banca Sella online e negli altri piani ci sono delle startup che si occupano di FinTech.

Lì ho visto applicato questo modello in cui c'è una forte interazione fra azienda grande, strutturata, che sta ottenendo significativi successi nell'ambito dell'online, e mondo delle startup. Io ero andato per incontrare una di queste. Maurizio, ti darei la parola su questa suggestione che ci riporta alla tua azienda di famiglia per estendere poi il discorso a tutto il resto.

MAURIZIO SELLA

Ho molto apprezzato e ho trovato molto interessante quanto è stato detto fino ad ora. Al tema del digitale, anche su mia proposta, è stato dedicato Il Convegno nazionale dei Cavalieri del Lavoro che si è svolto a fine settembre. Inoltre si tratta di un ambito nel quale come Gruppo Sella siamo da sempre molto impegnati.

Oggi il nostro Gruppo eroga credito a circa 150mila società e per farlo valutiamo oltre al settore di appartenenza, la storia, l'andamento economico e la capacità di raggiungere i budget prefissati, anche il livello di digitalizzazione. Più questo è avanzato, infatti, più la società ha un buon andamento, produce utili e contribuisce allo sviluppo generale e alla creazione di posti di lavoro.

È necessario, dunque, che si diffonda una maggior fiducia nel digitale sia tra i privati che nelle istituzioni. Secondo i dati della Commissione europea sulla crescita economica, infatti, a partire dal 2000 l'Italia è al quart'ultimo posto. Dopo di noi ci sono soltanto la Bulgaria, la Romania e la Grecia. Questa tendenza è in atto dall'inizio degli anni '90 e, dal mio osservatorio personale e dalle relazioni che intrattengo con l'estero, posso ricondurla anche ad una scarsa propensione ad accettare il nuovo, alla paura del cambiamento.

Questo deriva anche da alcune convinzioni che si sono molto radicate, ma che non corrispondono al vero. Ne riporto alcuni esempi: "Il digitale toglie posti di lavoro", "non posso rendere i miei dati visibili a chiunque". Tutti gli studi, però, dimostrano il contrario e cioè che gli investimenti nel digitale e in generale nell'innovazione creano nuovi posti di lavoro e anche nuove professioni che prima non esistevano, e che la visibilità dei dati non crea alcun problema anzi contribuisce a migliorare il servizio.

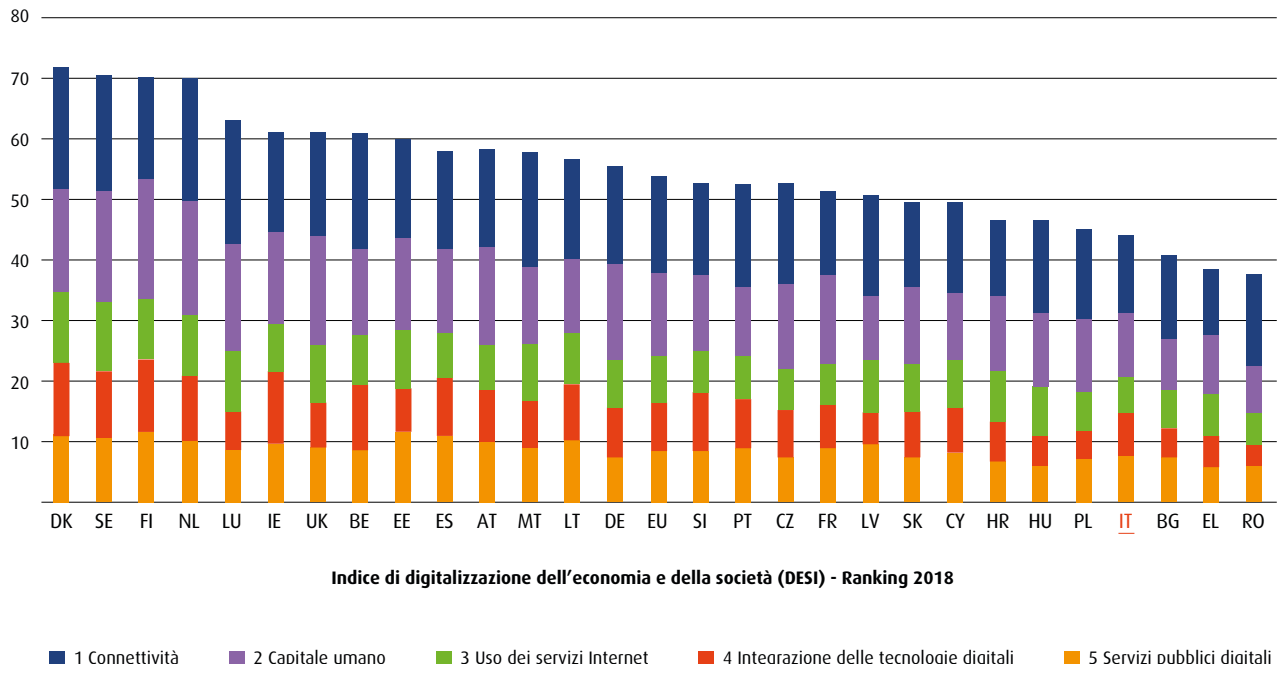
Maurizio Sella

LA RESISTENZA PSICOLOGICA AL CAMBIAMENTO È FORTE. EPPURE SI RIESCONO A FARE COSE INCREDIBILI. IO, PER ESEMPIO, GRAZIE A UN VISORE 3D SONO RIUSCITO A MONTARE UN CARBURATORE IN TREDICI MINUTI

Se il nostro Paese vuole recuperare lo svantaggio in termini di crescita deve in primo luogo convincersi del fatto che l'uso del digitale nei vari settori non solo è utile perché rende più efficienti i processi, ma è anche pressoché privo di rischi di errore.

Uno dei primi esempi di digitalizzazione dei processi è stato il Telepass, un sistema di comunicazione "macchina a macchina". In Banca Sella siamo stati i primi a sperimentare questa innovazione, negli anni '80, quando la Società Autostrade ci scelse per sperimentare questo nuovo sistema di pagamento dei pedaggi da parte dei loro utenti. Da allora, in quasi 35 anni, non abbiamo mai visto un errore nei pagamenti, perché si tratta di un processo "macchina a macchina" che non sbaglia perché non ha alle spalle un intervento umano e i software sono collaudati in maniera perfetta. È noto, infatti, che l'errore è più facile che »

INDUSTRY 4.0 GRADO DI DIGITALIZZAZIONE ITALIA



Fonte: EU Commission Elaborazione: Sella Financial Research

si verifichi quando c'è un intervento umano. Anzi, molto spesso, quando ci sono delle contestazioni, alla fine si scopre che era il titolare del Telepass a non ricordare di aver fatto quella tratta o magari che qualche altro componente della famiglia l'aveva fatta. E così è in tanti altri processi che avvengono ogni giorno.

Porto un altro esempio. In America si può già sperimentare uno dei sistemi più avanzati per fare acquisti in un negozio: si prendono gli oggetti che si vogliono acquistare dagli scaffali, ma per pagare non è necessario passare dalla cassa, poiché la lista di ciò che si è scelto di acquistare compare automaticamente sul proprio smartphone, con la possibilità di pagare l'importo dovuto direttamente attraverso questo strumento. Anche in questo caso il livello di errore è praticamente pari a zero perché è quasi impossibile che la macchina sbagli.

In una banca delle dimensioni come la nostra facciamo circa un milione di operazioni al giorno sui conti digitali e il numero è destinato a crescere. Mi sono informato presso i vari responsabili di quanti errori vengono commessi ogni giorno e mi hanno risposto, con un certo stupore per la domanda, che non ne viene commesso alcuno. I clienti che sono abituati ad operare in digitale per gestire le loro operazioni bancarie lo sanno fare molto bene e vedono che il processo è molto preciso; talvolta sono i clienti che non lo fanno ad avere ancora qualche timore. Possiamo fare altri mille esempi su come oggi sia cambiato il nostro modo di vivere con il digitale. Basti pensare ad un viaggio per andare a Tromsø, per esempio. Con la carta d'imbarco scaricata sul proprio telefonino si può fare il check-in modo autonomo. Caricando il numero del biglietto vi viene chiesta la quantità di bagaglio che si ha con sé, compreso sci e scarponi. A quel punto l'applicazione ci indirizza ad un totem dove viene stampata una etichetta da mettere sul bagaglio e con questa etichetta il bagaglio può essere caricato sul nastro e senza dover fare altri passaggi vengono registrati in maniera autonoma. Oppure se pensiamo al modo più comune di spostarci, l'automobile, anche in questo caso oggi esistono dei servizi che consentono di geolocalizzarla, utilizzarla e alla fine effettuare un pagamento tramite smartphone. Lo stesso discorso vale anche se voglio un auto con autista. E, sempre tramite telefono, si può pagare la sosta. Quello che sta cambiando, cioè, è che buona parte del lavoro, oggi, non lo fanno più figure dedicate, ma lo fa la persona stessa.

Ritengo quindi che sia molto importante portare avanti una forte campagna di sensibilizzazione sull'utilizzo del di-

gitale, per favorirne la diffusione, eliminare la diffidenza, modificare convinzioni errate come quella che il digitale porta via posti di lavoro, e farne apprezzare le potenzialità. Penso ad esempio alla realtà aumentata, che, indossando un apposito visore, consente di replicare attraverso immagini e video che appaiono come reali quanto fatto dal miglior operaio o impiegato che abbiamo.
Airbus, per esempio, utilizza questa tecnologia per costruire la cabina di pilotaggio, con il nuovo operaio che replica tutto ciò che fa quello con maggior esperienza. E questo aumenta la produttività di Airbus del 500% e con zero errori.
Qualche tempo fa ho partecipato ad una convention della società Replay a Milano, con altre cinquemila persone, dove ho avuto la possibilità di sperimentare questa tecnologia. Mi hanno messo di fronte al carburatore di un autotreno che doveva essere smontato e rimontato. Io non sono un meccanico, ma grazie alla realtà aumentata ho smontato il carburatore come mi veniva detto, l'ho pulito e l'ho rimontato, il tutto in appena tredici minuti.
Le nuove tecnologie e il digitale, quindi, facilitano di molto la rapidità di apprendimento del nuovo operaio, che magari non aveva mai svolto certi compiti. Bisogna quindi riuscire a convincere il capo dell'impresa che è lui che deve occuparsi di innovare la sua azienda e che con spese contenute può iniziare il processo di digitalizzazione.
Ritengo che ci sia anche un altro aspetto che vada approfondito, ovvero distinguere tra coloro che dicono di aver adottato il digitale e coloro che valutano realmente in quali ambiti applicarlo. È molto diffuso, infatti, l'autoinganno che deriva dal fatto di non applicare realmente la digitalizzazione, anche se si dice di farlo.
Uno degli elementi che rallenta la crescita dell'Italia è la produttività.
A mio avviso occorre veramente che l'impresa cambi, cambi la produzione, cambi il modo di consegnare, il just in time, come dicono gli americani. Provate a immaginare un'impresa che ha in carico digitale tutta la sua produzione e che è in grado di sapere in tempo reale dov'è ogni pezzo che produce e per quale cliente lo ha prodotto. Quell'impresa, quando per esempio spedisce in Cina o negli Stati Uniti, sa esattamente su quale mezzo di trasporto ha inviato il proprio pezzo e a che punto si trova, ne conosce la data di arrivo o di consegna, se ci sono dei ritardi e così via. Quell'impresa può offrire al compratore il servizio aggiuntivo di sapere esattamente dov'è il prodotto che ha comprato e questo è un plus rispetto a un'impresa che non offre questo servizio. Dal punto di vista del compratore è un fattore molto importante perché può sapere in tempo reale e in qualsiasi momento esattamente a che punto è la produzione o la spedizione della merce che ha acquistato e quindi può a sua volta organizzare e ottimizzare al meglio le proprie attività per le quali ha bisogno di quelle merci.
Da chi pensate che comprerà una ditta che ha necessità di organizzare la propria produzione, regolandosi in base alla data di arrivo della merce necessaria? Il compratore compra da chi gli dice tutto.
Faccio un parallelo storico. Chi alla fine dell'800 non ha adottato l'elettricità o la catena di montaggio o il vapore, esiste ancora? Questo significa che l'impresa che è capace di investire è quella che ha futuro.
La sfida del digitale non riguarda solo le singole imprese, ma l'intero Paese. Bisogna smettere di dire che è un processo complesso e che ci vogliono figure specialistiche per cambiare. In questo modo tutti restano fermi se non hanno la possibilità di assumere queste figure. È giustissimo investire in personale formato e con grande professionalità, ma è l'atteggiamento collettivo che conta. A mio avviso non conviene dare una sensazione di complessità, di mancanza, di carenza.
È importante anche affrontare il tema degli investimenti dal punto di vista fiscale. Le società fanno ormai i budget su un arco temporale di tre anni e prevedono gli investimenti da effettuare in questo arco di tempo con la normativa in vigore, considerando ad esempio che l'iperammortamento previsto dalla normativa fiscale ci sarà per il solo 2019. Bisogna quindi dare certezza affinché le norme rimangano in vigore almeno per un certo periodo. Quindi è necessario non modificarle, perché i clienti si domandano come procedere se i loro piani si basano su un programma finanziario che prevede il risparmio »

LA SFIDA RIGUARDA L'INTERO PAESE. BISOGNA SMETTERE DI DIRE CHE È UN PROCESSO COMPLESSO E CHE CI VOGLIONO FIGURE SPECIALISTICHE PER CAMBIARE. IN QUESTO MODO TUTTI RESTANO FERMI

L'OPEN INNOVATION PROPONE UN'IMPOSTAZIONE DIVERSA: PRIMA SE AVEVO UN PROGETTO LO TENEVO PER ME, OGGI LO CONDIVIDO E OTTENGO DAGLI ALTRI UNA CONTAMINAZIONE POSITIVA

fiscale alle imprese e questo viene meno. L'imprenditore fa programmi pluriennali; se le norme fiscali cambiano, i suoi piani vanno in difficoltà. Modifiche di questo tipo anziché dare sicurezza, danno incertezza perché si fanno scelte non durature.
Ponendoci dal punto di vista degli imprenditori è semplice partire nel processo di digitalizzazione. Bisogna prima capire come ammodernare i processi e individuare il punto di partenza.
Oggi un fattore molto importante è l'Open Innovation. Questa è un'impostazione diversa rispetto al passato, quando a fronte di una scoperta non la rendevo pubblica. Se avevo un progetto lo tenevo per me, per difendermi dalla concorrenza. Oggi è il contrario, se ho una idea e un progetto la apro, la condivido e in questo modo dagli altri ottengo una contaminazione positiva, dei miglioramenti e nel frattempo ho la possibilità di produrre di più. È in corso un vero e proprio cambio di mentalità, da quella vecchia del tenere per sé le proprie scoperte a quella nuova del condividere.
Esiste un sito che riporta 150 casi francesi, 190 casi tedeschi e 150 casi giapponesi di innovazione, che vengono descritti dettagliatamente in lingua inglese. Questo sito è www.plattform-i40.de e si possono trarre dei suggerimenti straordinari. Per esempio, ce n'è uno dell'Emma, fleet manager di ABB: viene riportato il caso della compagnia di navigazione che ha sotto controllo la flotta navale in qualunque parte del mondo, che monitora il tempo e la velocità di navigazione, conosce i nodi e il consumo di una nave e, grazie all'intelligenza artificiale, anticipa le correnti. Allo stesso modo in cui funziona Google Map per noi, suggerisce alla nave a che velocità procedere per consegnare una merce in un dato momento.
Le stesse possibilità si possono applicare agli aerei. Il programma comunica all'aereo cosa deve fare quando è in volo sull'Atlantico, ad esempio, l'altezza da tenere per consumare di meno, a quale velocità andare per arrivare nel momento esatto in cui può immettersi nel sentiero di discesa per l'atterraggio, con un aereo davanti e uno dietro, che a loro volta sono stati guidati dal programma, senza dover più girare in tondo sui grandi aeroporti in attesa di avere l'autorizzazione a scendere.
La stessa cosa vale per i camion delle consegne. Il programma calcola le code che si formano improvvisamente sul loro percorso, i rallentamenti e a quale velocità andare per arrivare a consegnare il pacco nei tempi stabiliti. L'unico intoppo ci può essere con un eventuale incidente che blocca tutto il tragitto, ma si tratta di inconvenienti non anticipabili.
Torno a ribadire che l'aspetto psicologico di comunicazione e sensibilizzazione in tutto il Paese sia veramente importante e fondamentale per vincere questa sfida a livello nazionale. Creare un forte orgoglio nazionale, che è un enorme stimolo alla competizione con gli altri paesi, per scalare le posizioni di quella classifica che citavo all'inizio del mio discorso, come se fosse una competizione agonistica, è importante perché l'orgoglio di progredire rappresenta la competizione stessa. È mia opinione che il problema maggiore dell'Italia sia l'essere in grado di individuare i settori che sono più indietro nel digitale e fornire lo stimolo intellettuale necessario ad accettare questo nuovo modo di affrontare l'economia, lo sviluppo e il nuovo che il digitale porta.
Chiudo il mio intervento evidenziando come durante il Convegno Nazionale dei Cavalieri del Lavoro ho fatto una mia personale indagine tra i presenti. Ritengo che non più del 16-18% dei presenti avesse digitalizzato la propria attività, oppure aveva appena mosso i primi passi nella digitalizzazione o aveva capito cosa fosse il digitale. Dai commenti di ringraziamento che mi hanno fatto i colleghi, posso ritenere che la percentuale sia quantomeno raddoppiata.

PAOLO MAZZANTI

Direi che le sollecitazioni sono molto interessanti, soprattutto ne colgo due. La prima è quella di creare un'attitudine positiva, quanto meno non diffidente nei confronti del cambiamento, anche perché comunque il cambiamento arriva quindi è meglio cavalcarlo piuttosto che esserne cavalcati.
La seconda sollecitazione è che molto spesso basta solo imparare a copiare bene perché in un ambiente open, effettivamente, la capacità di utilizzare ciò che gli altri hanno fatto e di appropriarsene è una cosa molto utile.
Adesso diamo la parola a Luca Baroni, People Development,

Compensation & Organization Manager di Ducati Motor Holding e Corporate Responsibility in Fondazione Ducati, con cui sviluppiamo soprattutto i temi legati alle persone, quindi alla formazione e all'atteggiamento nei confronti del cambiamento.

LUCA BARONI

Vi ringrazio per l'invito, anche perché torno in una sede dove ero stato trent'anni fa, sono un ex studente della Residenza della Federazione Nazionale dei Cavalieri del Lavoro. Ho letto con grande interesse il documento che è stato commentato oggi così come la presentazione di settembre, in cui ho riscontrato pratiche e situazioni che osservo al mio livello operativo.

Oggi sono in Ducati, "rude metalmeccanico", ma in tutto il mio percorso sono transitato in aziende automotive, nelle quali mi sono imbattuto in questo genere di tematiche, dalla reazione all'innovazione al tema delle competenze, insomma il fattore umano dell'innovazione tecnologica.

Luca Baroni

LA DIGITALIZZAZIONE È OVUNQUE, QUESTO DOVREBBE INSEGNARCI QUALCOSA, NEL SENSO DI ABBATTERE PAURE E DIFFIDENZE CHE, INVECE, SI RISCONTRANO ANCORA A LIVELLO IMPRENDITORIALE E ISTITUZIONALE

Lei poco fa ha citato il just in time. Ricordo quando nel 1995 ero responsabile del personale di un'azienda di componentistica automotive. Dovevamo fornire il sistema di scarico, quindi una semplice tubazione di due-tre metri a seconda dei casi, ai vari stabilimenti Fiat, tra i quali quello di Melfi che stava partendo in quel momento.

Partimmo da una situazione in cui fornivamo un modello per arrivare a quindici, passando da un magazzino prodotti finiti di 25 giorni ad uno di otto ore. Operare con sole otto ore di magazzino non era assolutamente facile. Ma questa multinazionale americana aveva importato tutta una serie di competenze che soprattutto andavano – e arriviamo al tema di oggi – a rivoluzionare i processi aziendali. I risultati citati infatti furono ottenuti soprattutto grazie ad un totale reengineering dei processi aziendali, i quali a loro volta spesso richiedono competenze nuove o diverse rispetto a quelle originali.

Per l'esperienza che sto facendo adesso anche in Ducati, dove da un lato faccio quel mestiere che lei ha descritto, quindi sviluppo del personale, organizzazione e compensation e dall'altra parte per la Fondazione Ducati seguo i progetti di corporate responsibility in ambito education, posso riscontrare due aspetti.

Il primo, in termini che penalizzano il nostro sistema Paese, è la carenza, se non assenza, di leadership nei più diversi ambiti, politici e istituzionali. Collaborando con istituti scolastici, enti formativi e associazioni territoriali osservo come l'interlocuzione tra mondo imprenditoriale e mondo scolastico sia profondamente diversa a seconda dei territori; non solo la solita dicotomia Centronord-Sud, ma anche all'interno dei territori, nei singoli distretti.

Il secondo aspetto riguarda l'informazione e la comunicazione, sugli aspetti valoriali da trasmettere. Questo riguarda sia i ragazzi che le famiglie, cioè come vengono percepiti determinati lavori e competenze, quindi la necessità di formarsi e addestrarsi in certi ambiti.

È chiaro che la digitalizzazione è ovunque, la viviamo individualmente per quanto riguarda la nostra vita relazionale, sociale o di semplici clienti. Questo dovrebbe insegnarci qualcosa, nel senso di abbattere tutta una serie di paure e diffidenze che, invece, si riscontrano ancora a livello imprenditoriale e istituzionale.

Tutti gli esempi che sono stati fatti – se ne potrebbero fare altrettanti – ci insegnano che non ci deve essere paura di andare a perdere o a peggiorare delle situazioni di vantaggio: queste cambiano, evolvono, si trovano ovviamente le soluzioni o le contromisure, ma soprattutto si arriva a degli utilizzi e a delle potenzialità inimmaginabili. Le generazioni che ci seguono, per esempio i giovani, »

dall'Erasmus in poi, stanno sperimentando ovunque nel mondo la totale orizzontalità, la trasparenza nell'accesso alle informazioni, gli strumenti, l'open innovation non solo a livello imprenditoriale, ma anche a livello sociale. Questo dovrebbe abbattere tutti i timori e le paure che probabilmente sono dettati in una società come la nostra, che è guidata da persone che per motivi culturali o anagrafici non hanno una prospettiva aperta verso il futuro o ce l'hanno verso un futuro molto a corto termine. Una sorta di delegittimazione arriva anche dal fatto che non siamo consapevoli di quanto ormai tante generazioni abbiano visibilità di come il nostro sistema non si evolva, resista a qualche cosa che, soprattutto e ancora di più dal loro punto di vista, porta solo opportunità.
Lasciamo loro, invece, uno strascico negativo riguardo l'open innovation, che invece sembra pervadere la nostra società. Un clima di precarietà per il quale anche quelle rare volte che si progetta qualche cosa a medio periodo poi il tutto viene immediatamente disatteso sempre per una logica di corto periodo.
Quando parlavo in termini di comunicazione valoriale, basta guardare l'effetto che hanno avuto le comunicazioni televisive e dei media in generale sulla filiera food – Masterchef e così via – e la risposta nelle iscrizioni presso gli istituti alberghieri che fino a cinque-dieci anni fa stavano per morire. Ovviamente non si deve ripercorrere sempre la stessa strada, cosa che tra l'altro fa perdere anche di credibilità.
Operando a Bologna con degli istituti tecnici e professionali, uno dei progetti più noti a livello nazionale è il DESI, una sorta di "via italiana al sistema duale", nato nel 2014, ancor prima che esistesse l'Alternanza Scuola-Lavoro, come descritta dalla Buona Scuola, che si è ispirata anche al nostro modello.
Quando sono andato due mesi in Germania, ad Ingolstadt, a studiare il loro sistema, ho potuto verificare come il loro sistema sia profondamente diverso. Non lo si può replicare, non avrebbe senso, anzi sarebbe ridicolo.
Quando si va nel centro di formazione dell'Audi, dove si vedono tremila ragazzi tra i quindici e i sedici anni, dove la scelta di indirizzo va di pari passo con la mobilità territoriale che noi abbiamo solo all'università, dove si vede una presenza femminile del 50%, dove le apprendiste, che magari vanno due volte la settimana dall'estetista, non hanno alcun timore ad infilare la mano senza guanto nella scatola del cambio, che è ricca di un grasso che anche al quinto lavaggio non si toglie facilmente, ecco lì si capisce il valore che è stato dato ad un determinato lavoro, a una determinata competenza.

NOI IN DUCATI COMPETIAMO CON HONDA, CHE HA UN BUDGET 50 VOLTE SUPERIORE AL NOSTRO. COME FACCIAMO? IL NOSTRO PUNTO FORTE STA NELLA CAPACITÀ DI ANDARE OLTRE GLI SCHEMI, FACCIAMO DI NECESSITÀ VIRTÙ. NON È UN CASO SE IN HONDA I PROGETTISTI SONO PER METÀ ITALIANI. VENGONO A PRENDERLI QUI

Noi siamo ancora dietro questa sciocca dicotomia del sapere e della formazione di due livelli per cui l'istituto tecnico professionale da noi rappresenta l'ultima scelta, quella residuale se proprio non si è riusciti a fare niente altro nella vita o vengono riconosciute scarse capacità.
Come Paese dovremmo lavorare, investire anche in termini di comunicazione, per far comprendere nella nostra società, quale valore e utilità la matematica, l'ingegneria, l'informatica e il digitale abbiano per disegnare il nostro futuro. Che poi, va detto, per il 99% dei nostri ragazzi è il presente quotidiano in termini di utilizzo, appunto, degli strumenti, degli smartphone, dei social ecc., di cui spesso ignoriamo le enormi potenzialità inesplorate.
Ogni volta che presento il nostro percorso DESI alle famiglie otteniamo un riscontro molto positivo perché verifico, oltre chiaramente alla preoccupazione di assicurare un lavoro a tre anni al proprio figlio, come cadano determinate barriere e pregiudizi verso le aziende ed il lavoro in fabbrica che inevitabilmente ci sono. E non dimentichiamoci che stiamo parlando della Motor Valley, un territorio unico in Italia, dove per esempio possiamo avere anche nelle fabbriche automotive una presenza femminile del 30-40-50% a seconda dei casi.
Ho interagito con molte aziende operanti in regioni meridionali, capisco benissimo il diverso valore, la diversa percezione, tant'è vero che il nostro unico cruccio al momento

in questo percorso è di non avere inserito ancora nessuna ragazza. Questo perché negli istituti professionali la presenza femminile è minima, sono scuole solo maschili, di fatto. In altri progetti collaboriamo con ITS, per esempio a Fornovo, con Dallara. Quando possiamo scegliamo ingegneri donne perché hanno abilità e capacità specifiche e anche perché crediamo molto nella diversity all'interno del gruppo di progetto, quindi con differenti approcci e prospettive. Abbiamo imparato che arricchiscono, non tanto per una visione illuminata, quanto proprio per un'esperienzialità, per una pratica, per un approccio. Infatti, abbiamo anche due o tre elementi nella scuderia corse.
Chiaramente abbiamo a che fare con un gap formativo enorme rispetto alle esigenze professionali, importante, ma che è storico. Io mi sono laureato nell'87 in giurisprudenza e consideravo scandaloso potermi laureare senza aver sostenuto una prova scritta. Il deficit di competenze e capacità parte veramente da lontano ed ancora oggi abbiamo un gap. D'altro lato, invece, vedo degli operatori scolastici, dei dirigenti scolastici che veramente, nonostante la situazione sia immobile a livello nazionale e istituzionale, si adoperano con spirito missionario. La dirigente scolastica del principale istituto tecnico con cui collaboro gestisce contemporaneamente almeno nove progetti come il nostro e ha introdotto quest'anno anche l'insegnamento sperimentale di filosofia nel suo istituto.
Come dicevamo, tutti noi dobbiamo avere conoscenze e formazione in ambito informatico o digitale, ma ovviamente se poi l'abbiniamo anche con una visione, una prospettiva più ampia, riusciamo a sfruttarne tutte le potenzialità. Noi lavoriamo con dei ragazzini i quali, a fronte di enormi carenze a livello "umanistico" figlie della scelta scolastica che hanno fatto, sarebbero in grado di montare e smontare il motore di una moto Gp in mezza giornata con tutte le abilità tecniche e manuali necessarie.
Faccio un esempio, noi competiamo con l'Honda, che ha un budget cinquanta volte superiore al nostro, un rapporto di cinquanta a uno. Tutti gli analisti sono giapponesi, il 50% dei progettisti sono italiani e vengono a prenderli in Ducati, in Aprilia e così via.
Il nostro punto forte è la capacità di andare fuori dagli schemi, facendo spesso di necessità virtù nella giungla italiana. Basandoci su questo dovremmo iniettare anche le capacità e competenze più tecniche, che sino a ieri in gran parte in Italia erano vissute come elementi rudi, senza utilità o nobiltà.
Anche nella nostra azienda come in altre non c'è una correlazione stretta tra l'età anagrafica e l'apertura o la chiusura rispetto alla novità, è un fatto puramente personale, valoriale. È chiaro che le aziende che innovano, sono effettivamente quelle dove c'è una leadership illuminata, e soprattutto che guarda a medio-lungo termine, che pensa non solo alla redditività aziendale, ma anche a concetti non necessariamente ampi di responsabilità sociale, e che per questo è disposta a investire. Facciamo investimenti importanti in formazione in azienda perché le istituzioni scolastiche a volte non forniscono le competenze che ci necessitano.
Faccio un esempio in un processo che non è produttivo, ma riguarda il recruitment: il colloquio vis-à-vis con il candidato ormai lo facciamo in meno dell'1% dei casi. Questo per dire che tutti i processi aziendali vengono completamente stravolti a partire dagli strumenti a disposizione (li avessimo avuti venti anni fa!), frutto delle nuove tecnologie e che presentano aspetti di enorme positività, i quali vanno chiaramente pilotati; se non lo facciamo noi lo faranno altri.
L'accesso alle competenze, alle informazioni, oggi è talmente rapido e immediato, democratico, trasparente, che veramente chi si oppone o lo ignora si trova come Don Chisciotte con i mulini a vento.
È destinato ad essere fuori o a restare comunque nella sua nicchia in brevissimo tempo.

MAURIZIO SELLA

Pensavo al tema della resistenza al cambiamento. Eppure c'è qualche esempio al contrario: i telefonini. In questo gli italiani sono i campioni mondiali, credo che oggi ci siano in giro 75 milioni di sim su 57 milioni di italiani. Perché questo straordinario successo? Insieme ai giapponesi, fra i grandi paesi, siamo i maggiori utilizzatori di questi apparecchi, forse perché è una innovazione estremamente comprensibile che dà dei risultati immediati, che tutti capiscono e utilizzano.
Bisognerebbe cominciare a raccontare le innovazioni in un modo un po' più familiare, facendo vedere non tanto la complessità dei processi – molti sono effettivamente complicati – ma lo straordinario risultato che si può ottenere nella vita quotidiana.
La percezione dell'evoluzione dell'innovazione è immediata, parlo a noi comunicatori, occorre mettere assieme tecnici e comunicatori per cercare di dare un'immagine dell'innovazione più semplice, immediatamente utilizzabile, più vantaggiosa.
Lascerei questa suggestione finale e poi riassumerei le due o tre cose da fare, che in parte sono già state dette. Oggi la rete dei centri di competenza e degli Innovation Hub esiste, bisogna fare uno sforzo per raccontarli, »

OCCORRE METTERE ASSIEME TECNICI E COMUNICATORI PER DARE UN'IMMAGINE DELL'INNOVAZIONE PIÙ SEMPLICE, UTILIZZABILE, VANTAGGIOSA

comunicarli e diffonderli. E poi lavorare molto nel comunicare i singoli casi perché il piccolo imprenditore è molto attratto dai casi di successo.

ELIO CATANIA

Due sono le cose che mi sembra abbiano accomunato le bellissime posizioni diverse con cui abbiamo guardato al tema.

Richiamo di nuovo la leadership. Oggi Maurizio Sella non ha parlato della sua banca, che indubbiamente è una delle banche più d'avanguardia. Lo si deve a lui che se ne è occupato e al suo team che lo ha seguito; è così che funzionano le cose. Se c'è un paese che non fa di questo la sua narrazione semplice, l'innovazione non avviene.

Quante volte ancora sento amministratori delegati o imprenditori che mi dicono "io sono già alla digitalizzazione" soltanto perché ha il Sap, ha il pc sulla scrivania. Ma è ovvio che quello ce l'abbia, è scontato, è tutto quello che non ha che dovrebbe invece interessarlo.

Primo elemento: come classe dirigente a tutti i livelli dobbiamo continuare a insistere perché siamo in una fase ancora di startup della consapevolezza generale. Non dobbiamo mollare un attimo, dalla politica all'impresa alle associazioni, a tutti quanti noi nei nostri ruoli per fare in modo che questa diventi la cultura prevalente d'impresa, della società, di famiglia, di paese, del cambiamento.

Il secondo elemento che mi sembra comune è il tema del lavoro, così come lo abbiamo declinato in diversi aspetti. La cosa positiva è che, se prendo la narrazione degli economisti, tre anni fa era catastrofica. Davos ha dedicato un'intera sessione, tre giorni, sul displacement dei posti di lavoro. Per fortuna, negli ambienti internazionali del tema della sostituzione dei posti di lavoro non se ne parla più. Ormai si è capito che siamo in una fase importante, profonda, ma se la si gestisce non si fa altro che generare nuova crescita, occupazione, lavori diversi.

Le riflessioni fatte prima da Luca Baroni mi stuzzicavano. In effetti abbiamo un problema profondo di riqualificazione, di formazione prima nella scuola, non possiamo tirarci indietro. In Germania tremila persone, i Fraunhofer, da noi non ci sono, devi fare i conti con quello che hai. La roadmap è chiara, va eseguita la riqualificazione nelle aziende.

Ma c'è una cosa ancora più profonda che lei ha toccato: il modello organizzativo. Questi giovani che oggi vogliono operare in un ambiente diverso, molto più stimolante, molto aperto e condiviso, con meno gerarchia, meno regole, possono esprimere le loro libertà, idee, pensieri, dove la diversity diventa un valore.

Bellissimo il caso da lei citato. Ricordo che, quando diventai amministratore delegato e presidente delle Ferrovie, la prima domanda che feci al direttore del personale: "Mi portate i criteri di nomina a dirigente?". Bisognava essere laureati. La mia prima decisione fu quella di cambiare subito quella regola, non bisogna essere laureati e nominai un macchinista, il più bravo, il giorno dopo.

Questo per dire quanto sia importante far capire a noi tutti l'importanza della riqualificazione delle competenze legato al proprio ruolo.

Questi sono i due elementi di fondo emersi dalla nostra discussione. Non abbiamo ancora visto nulla delle cose straordinarie che queste tecnologie potranno portare. Gli esempi che Maurizio ha raccontato sono la punta di un iceberg di qualcosa di bellissimo. Dobbiamo essere contenti di vivere in una fase in cui queste tecnologie ci stanno semplificando, aprendo nuove frontiere, rendendo la vita più semplice.

Non sto sottovalutando i problemi, li dobbiamo gestire, ma abbiamo delle cose straordinarie ed è quello che noi dobbiamo trasmettere come messaggio.

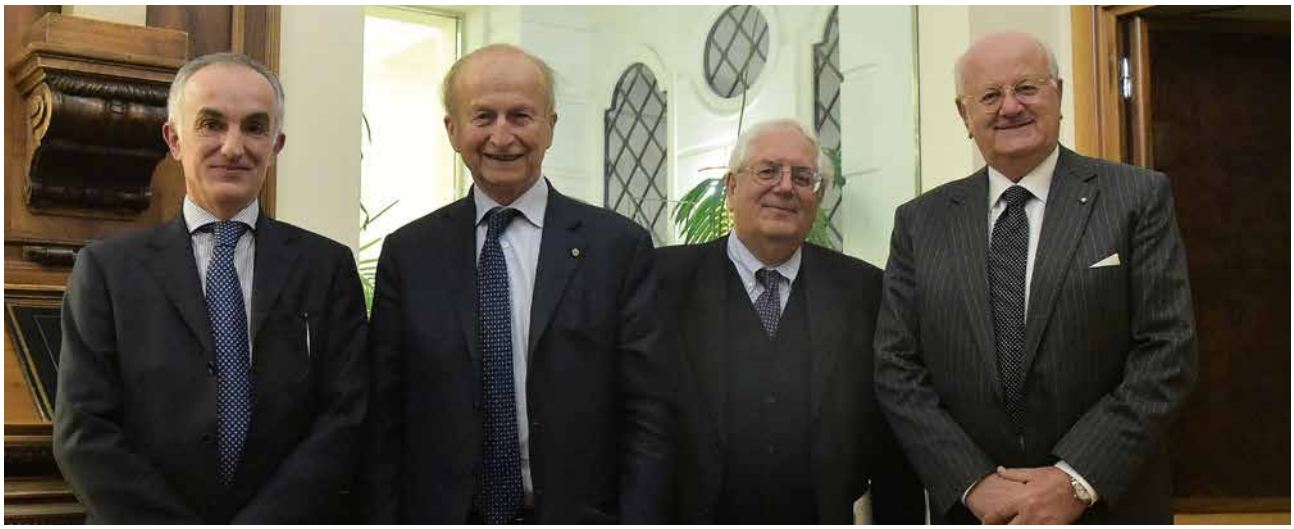
MAURIZIO SELLA

Volevo fare un commento di dettaglio. Prima è arrivato il telefonino, poi con l'avvento degli smartphone questo è iniziato a costare meno rispetto ai nuovi modelli che avevano un prezzo elevato. Tutti fecero la previsione che il mercato degli smartphone si sarebbe sviluppato molto lentamente: nel giro di due anni tutti in Italia avevano lo smartphone. La mia non vuole essere una critica, di Elio apprezzo il suo impegno in giro per l'Italia e quant'altro. Bisogna tuttavia tenere in conto che, per quanto riguarda lo sviluppo dei nuovi prodotti, parlo di nuovi servizi tipo Amazon, la comunicazione è importantissima. D'accordo tanti ingegneri, ma anche tanti comunicatori.

L'altro aspetto che volevo sottolineare è che noi non avevamo il settore comunicazione sviluppato come è oggi.

Ci siamo resi conto invece di quanto sia importante. Il nuovo avvantaggia tutti, così come l'Open Innovation, l'intelligenza diffusa.
Quello che non abbiamo ancora detto, e secondo me si potrebbe aggiungere, è che i giovani oggi vogliono migliorare il mondo. A 17-20 anni vogliono migliorare l'Italia, vogliono migliorare l'azienda, i livelli di servizio, e spesso sono molto etici, sentono moltissimo il tema dell'etica. Nelle Alpi i giovani sono quelli che hanno insegnato ai genitori, avendolo imparato a scuola, a non buttare le scatolette di plastica e altre cose per terra.
C'è molto di etico nell'open, nei nuovi servizi. Sono più etici di una volta, il tasso di trasparenza, il non errore evita i trucchi e le furbizie. Va bene che in commercio la bugia non è peccato, però adesso non c'è più nessuna bugia, c'è trasparenza e anche i prezzi sono conosciuti. Nel nostro messaggio cercherei allora di insistere su quanto è etico e su quanto riusciamo ad avere nuovi prodotti, nuovi servizi più vicini al desiderio del cliente.
Una volta si produceva e si cercava di vendere ciò che si era prodotto, adesso si studia di produrre quello che il cliente desidera. È tutto cambiato, completamente. Vivere in un mondo più bello, più etico, più trasparente, più aperto è una delle motivazioni per crescere più in fretta.
Ancora una cosa: sembrerebbe che in America il 10% dei laureati voglia lavorare come freelance, cioè non vuole più stare sotto padrone, sia esso una grande o una piccola azienda. Il 10% è tanto, l'America è la prima. D'accordo che lì il lavoro è molto più facile, ma questo è il cambiamento che la nuova economia porta, insieme all'etica.
Su questi punti forti nel modo di pensare dei giovani bisogna insistere nella comunicazione, per diffondere un favore quasi morale, nel senso che siamo meglio di prima. Il futuro è molto meglio.

LUCA BARONI
I punti sarebbero tanti, ma tra quelli che non ho toccato prima ne accenno un paio. All'interno delle aziende l'impatto del digitale si ha anche in termini di stravolgimento delle strutture dinamiche e organizzative; non solo vengono rivisti tutti i processi aziendali produttivi, sia che producano informazioni o beni manifatturieri, ma la struttura organizzativa stessa diventa molto più snella e fluida e, soprattutto, ha due vie.
Non solo il vertice, il top management che dà istruzioni e direttive, ma anche gli operatori che suggeriscono idee e nuove soluzioni basate sul know-how tecnologico.
C'è poi l'aspetto valoriale, che tocca in particolare i più giovani, come si accennava. Loro esigono non più solo un flusso univoco che va dal vertice alla base, con la possibilità di fornire esclusivamente un feedback sulla correttezza o meno dell'esecuzione di quanto richiesto.
Invece, sono in grado ed esigono di fornire spunti, stimoli dal basso, in forza e a ragione delle technicalities possedute, magari maggiori e non comprensibili da parte di chi può decidere su come utilizzarle. Chi, cioè, ha un ruolo più manageriale.
D'altra parte, i giovani neoassunti in azienda sono portatori di una cultura diversa, in termini di etica e di valori, a fronte dei quali determinati criteri di priorità, quali per esempio la gerarchia e l'anzianità, e tutta una serie di concetti con i quali le precedenti generazioni sono vissute, cresciute e sviluppate, non vengono riconosciuti, a volte addirittura non vengono compresi. •



it's a marimo project!

È QUANDO TI SENTI PICCOLO CHE SAI DI ESSERE DIVENTATO GRANDE.

A volte gli uomini riescono a creare qualcosa più grande di loro. Qualcosa che prima non c'era. È questo che noi intendiamo per innovazione ed è in questo che noi crediamo.
Una visione che ci ha fatto investire nel cambiamento tecnologico sempre e solo con l'obiettivo di migliorare il valore di ogni nostra singola produzione.
È questo pensiero che ci ha fatto acquistare per primi in Italia impianti come la rotativa Heidelberg M600 B24. O che oggi, per primi in Europa, ci ha fatto introdurre 2 rotative da 32 pagine Roto-Offset Komori, 64 pagine-versione duplex, così da poter soddisfare ancora più puntualmente ogni necessità di stampa di bassa, media e alta tiratura.
Se crediamo nell'importanza dell'innovazione, infatti, è perché pensiamo che non ci siano piccole cose di poca importanza.
L'etichetta di una lattina di pomodori pelati, quella di un cibo per gatti o quella di un'acqua minerale, un catalogo o un quotidiano, un magazine o un volantone con le offerte della settimana del supermercato, tutto va pensato in grande.
È come conseguenza di questa visione che i nostri prodotti sono arrivati in 10 paesi nel mondo, che il livello di fidelizzazione dei nostri clienti è al 90% o che il nostro fatturato si è triplicato.
Perché la grandezza è qualcosa che si crea guardando verso l'alto. Mai dall'alto in basso.

AGB | artigrafiche**Boccia**spa | A DIFFERENT IMPRINTING.

ARTI GRAFICHE BOCCIA – SALERNO | ROMA | MILANO | PARIS | LONDON | LAUSANNE

CONTACT:
Via Tiberio Claudio Felice, 7 - 84131 Salerno (ITALY)
Tel. +39 089 303311 - Fax +39 089 771017
www.artigrafiche boccia.com - info@artigrafiche boccia.com

INTERVENTO

Presentato il libro "Giornata del Credito. 50 Giornate: il percorso della memoria...ed oltre"

RISCOPRIRE IL VALORE DEL CREDITO

Ercole Pietro Pellicanò, Cavaliere del Lavoro e presidente Associazione nazionale per lo studio dei problemi del credito

LE GIORNATE del Credito vengono celebrate già dal 1964. Nel 2018 è caduto il 50° anniversario della Giornata. La discrepanza dei tempi rispetto alla prima manifestazione è dovuta al fatto che, a causa di problemi organizzativi per quattro volte, negli anni Ottanta, il convegno non si è potuto tenere.

Gli ideatori della Giornata, Giuseppe Pella e Alberto dè Stefani, sono altrettanto nobili rispetto a quelli della Giornata del Risparmio, legata al nome di un altro grande economista italiano, Maffeo Pantaleoni, che ispirò la proclamazione di tale Giornata in un memorabile discorso tenuto a Milano in un congresso dell'Istituto Internazionale del Risparmio, nel 1924.

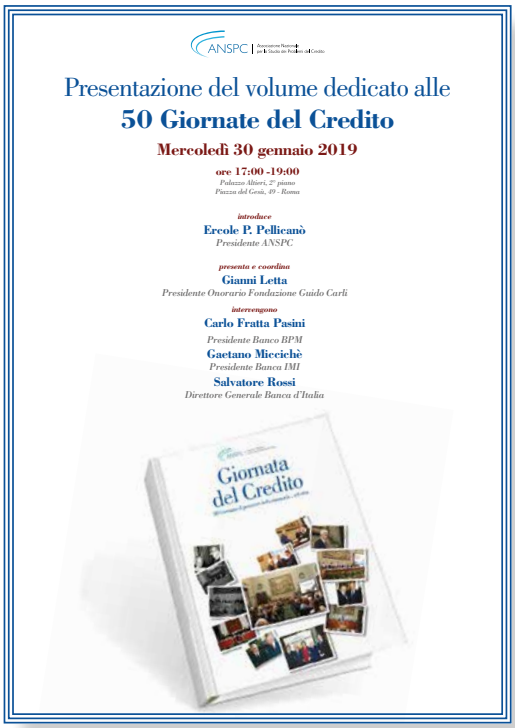
La Giornata Mondiale del Risparmio, sostenuta dalle Casse di Risparmio, si celebra tutti gli anni il 31 ottobre per esaltare la virtù e la fondamentale importanza di questa preziosa materia prima ai fini dello sviluppo economico e stabilità sociale della collettività.

"La filosofia della Giornata del Credito si fonda, invece, essenzialmente sull'esigenza di analizzare ed indicare le forme più opportune e razionali per trasformare il risparmio da atto negativo in atto positivo e creativo di produzione, reddito e sviluppo e, quindi, di nuovo risparmio. Non si contrappone alla Giornata Mondiale del Risparmio, ma la integra e la esalta, creando un circuito virtuoso risparmio - investimenti, reddito - risparmio che è l'architrave dell'espansione economica e della civiltà dei popoli. Il credito non crea capitali, ma ne accresce e moltiplica l'effetto utile. Il credito dà l'ubiquità ai capitali". (Francesco Parrillo)

I contenuti e il valore della Giornata sono stati ripresi in occasione della presentazione del volume "Giornata del Credito. 50 Giornate: il percorso della memoria...ed oltre", avvenuta il 30 gennaio scorso, presso Palazzo Altieri, nei locali di rappresentanza del Gruppo Bpm.

L'opera è stata gratificata dalla prefazione del governatore della Banca D'Italia, Ignazio Visco.

La riproponiamo integralmente, dal momento che essa raccoglie magistralmente lo spirito e i contenuti della Giornata, arricchendoli con riflessioni di vibrante attualità, sul credito e sul sistema bancario.


ANSPC

Presentazione del volume dedicato alle
50 Giornate del Credito

Mercoledì 30 gennaio 2019

ore 17:00 -19:00
Palazzo Altieri, 2° piano
Piazza del Gesù, 49 - Roma

introduce
Ercole P. Pellicanò
Presidente ANSPC

presenta e coordina
Gianni Letta
Presidente Onorario Fondazione Guido Carli

intervengono
Carlo Fratta Pasini
Presidente Banco BPM
Gaetano Miccichè
Presidente Banca IMI
Salvatore Rossi
Direttore Generale Banca d'Italia

"Le questioni relative al credito hanno sempre avuto un ruolo centrale nella storia economica dell'Italia unita. Le banche sono state essenziali per finanziare il decollo dell'industria a cavallo tra il XIX e il XX secolo, poi la ricostruzione e il 'miracolo economico' nel secondo dopoguerra, le trasformazioni del sistema produttivo innescate dalla crisi della grande industria e, negli anni più recenti, il lento e faticoso adattamento delle nostre imprese ai grandi cambiamenti indotti dalla »

globalizzazione e dall'accelerazione del progresso tecnologico. Per questa ragione i 'problemi del credito' sono in larga misura i problemi della nostra economia.
La Giornata del Credito è un'iniziativa dell'Associazione nazionale per lo studio dei problemi del credito (Anspc), fondata nel 1964, che ha come principale missione quella di 'promuovere, attraverso la leva creditizia e finanziaria, un sano ed equilibrato sviluppo'. La leva del credito può essere uno strumento potente, ma la sua efficacia non è automatica e, se usata in modo non appropriato, può anche determinare conseguenze negative di lunga durata.
I temi che ricorrono nelle diverse edizioni della Giornata documentano la complessità e le difficoltà con cui i responsabili della politica economica, le autorità di vigilanza e gli operatori di mercato si sono misurati, e si misurano tuttora, nel coniugare crescita economica, efficienza nell'allocazione delle risorse e stabilità finanziaria. Le varie 'giornate' rappresentano quindi una testimonianza preziosa del dibattito di politica economica degli ultimi cinquant'anni su alcuni nodi cruciali dello sviluppo. Cito per tutti un esempio importante. Il massiccio ricorso alle agevolazioni creditizie nel periodo dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno non produsse gli effetti desiderati in termini di riduzione del divario di sviluppo tra le diverse aree del Paese. Conclusa quell'esperienza, sorse l'esigenza di ridefinire 'Il ruolo del credito nel nuovo progetto di sviluppo del Mezzogiorno'(edizione del 1995).
La frammentazione del nostro tessuto industriale, se inizialmente ha consentito di beneficiare di alcuni margini di flessibilità nell'utilizzo dei fattori produttivi, negli ultimi anni ha invece costituito un vincolo alla crescita e all'innovazione.
La questione è una delle più dibattute nelle 'Giornate': nel 1994 con riferimento al contributo del sistema creditizio alla ristrutturazione e allo sviluppo delle imprese, nel 1997 e nel 2006 con l'attenzione rivolta alle piccole e medie imprese e alla loro crescita dimensionale, nel 2005 con l'accento posto sull'innovazione.
Il filo conduttore e tema dominante delle Giornate del Credito è costituito dall'evoluzione del settore bancario e dalle sue relazioni con gli altri componenti del sistema economico italiano. L'intervento di Guido Carli del 1988, riprodotto in questo volume, fotografa uno snodo cruciale di questa evoluzione: il passaggio dal controllo pubblico al controllo privato delle banche, con la loro affermazione come imprese a tutte gli effetti. La lucida analisi di Carli ne esamina le premesse storiche, anticipa i vantaggi, ma anche le difficoltà del processo di ristrutturazione del settore bancario che avrebbe preso avvio pochi anni dopo con la legge che por-

Caro Presidente,

per la verità sono io che debbo ringraziare Lei, non solo per l'accoglienza, ma anche per avermi donato la gioia di una serata così interessante e stimolante, a fianco di personalità così autorevoli e prestigiose.

È stato interessanete il dibattito, e anche utile, perché ha permesso non solo di celebrare le "Cinquanta Giornate del Credito, ma anche di affrontare temi di grande attualità alla luce degli insegnamenti che vengono da quelle "giornate" che hanno accompagnato negli anni le vicende economiche del Paese.

Ma la cosa che più mi ha fatto piacere è la testimonianza di stima, di apprezzamento e di gratitudine che, in questa occasione, Le hanno voluto tributare tante personalità illustri e rappresentative al massimo livello del mondo bancario e delle Istituzioni finanziarie del Paese.

Un riconoscimento meritato che costituisce certamente il premio migliore per il Suo impegno e per quanto in questi anni ha saputo realizzare sulla scia di grandi maestri come Pella, Fantini e Parrillo. E mi ha fatto molto piacere, lieto ed onorato di esserLe stato a fianco in un'occasione come questa.

Un grazie di cuore con rinnovati complimenti e con molti auguri anche per Filippo, un nipotino vivace, simpatico e intelligente. Una sicura … promessa del Credito.

Un caro saluto e a presto

Gianni Letta

ta il suo nome (la legge cosiddetta Amato-Carli, del 1990). Mentre in passato, soprattutto nel periodo precedente la Grande Depressione degli anni Trenta del secolo scorso, il problema principale era stato quello di evitare gli 'intrecci' tra banche e industria, nel dopoguerra la questione fondamentale era divenuta quella di sottrarre le scelte di allocazione del credito dalle influenze della politica; negli anni a seguire, dopo il processo di privatizzazione, sarebbe diventata quella di trovare assetti di controllo societario stabili ed efficaci, per evitare quelle che Carli definiva le crisi bancarie da 'mismanagement'.

Carenze nelle competenze degli amministratori e, in alcuni casi, veri e propri episodi di mala gestio hanno contribuito ad aggravare gli effetti sulle banche italiane nei lunghi, difficili anni della nostra economia, iniziati con la crisi finanziaria globale del 2007-2008 e proseguiti con la successiva crisi dei debiti sovrani dell'area dell'euro.

Ma le cause principali dei dissesti e delle ingenti perdite che hanno investito il sistema bancario sono da ricercarsi proprio nella profondità e nell'ampiezza della recessione che ha colpito il Paese, che, a sua volta, ha certamente risentito della debolezza nella risposta del nostro settore produttivo ai grandi cambiamenti intercorsi negli ultimi venticinque anni.

In questi anni le famiglie italiane hanno sopportato costi elevati in termini di perdite di reddito e occupazione; sono stati colpiti soprattutto i giovani, per i quali si sono ristrette le opportunità per progettare il loro futuro. Sul versante finanziario, i costi della recessione si sono scaricati in gran parte sui bilanci delle banche.

L'indebolimento degli intermediari ne ha limitato la capacità di concedere credito, aggravando per questa via la recessione e ritardando la ripresa.

Ridurre la concentrazione dei rischi macroeconomici nei bilanci delle banche attraverso lo sviluppo delle altre componenti del sistema finanziario rappresenta una sfida cruciale per i responsabili delle politiche economiche. Molte iniziative in questa direzione sono state intraprese con successo negli ultimi anni, ma occorre perseverare. Il mio auspicio è che anche gli incontri e le discussioni nelle giornate del credito che ci aspettano nei prossimi anni continuino a essere un fecondo luogo di confronto".

E il confronto si incentrerà, per i prossimi eventi, sulla necessità di una crescita del Paese. Questa istanza, sostenuta attraverso, tra l'altro, la leva del credito deve essere pienamente acquisita, superando quel senso di sfiducia che sembra oggi bloccare il Paese, penalizzando gli investimenti e i consumi e frustrando le migliori energie.

Da sinistra Gianni Letta e Ercole Pietro Pellicanò

Quindi, bisogna ritrovare la fiducia. Il peso della memoria nel creare fiducia è sempre stato sottovalutato dagli italiani. "Solo chi sa lavorare sugli assi lunghi della memoria ha l'occasione e le carte giuste per far fiduciosi passi in avanti". (Giuseppe De Rita)

La Giornata del Credito richiama la memoria, lanciando moniti e proposizioni. Riferendoci ad oggi, si può essere d'accordo sulle politiche del cambiamento, nel rispetto, però, di esperienze pregresse, di fatti e di uomini che, piaccia o non piaccia, hanno consentito a questo Paese, uscito sfiancato da un conflitto mondiale, di divenire quello che è oggi. Tutto può essere migliorato, ma con prudenza, competenza e sapienza. Il successo dell'incontro di presentazione dell'opera "Giornata del Credito. 50 Giornate: il percorso della memoria...ed oltre" consente di ipotizzare ulteriore slancio per la manifestazione, "nei prossimi cinquanta anni", successo che è stato ripreso anche dalla lettera che Gianni Letta mi ha benevolmente voluto indirizzare.

Credo che questa illustre testimonianza, prescindendo dalle note personali, sia utile per trasferire l'apprezzamento per la Giornata del Credito e il suo alto significato, storico e attuale, nel panorama economico e finanziario del Paese. •

Ercole Pietro Pellicanò è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2004. Le sue esperienze imprenditoriali abbracciano il mondo industriale, bancario e finanziario. È stato vice presidente e amministratore delegato di MAIA SpA, azienda leader della Caterpillar. Attualmente è presidente dell'Associazione Nazionale per lo Studio dei Problemi del Credito e vice presidente dell'Istituto Finanziario SpA

L'accordo tra Francia e Germania è stato un atto avventato. Ma non durerà

IL TRATTATO DI AQUISGRANA E LA DISINTEGRAZIONE DELL'UE

di Rosario Alessandrello, presidente della Camera di Commercio Italo-Russa e della Camera di Commercio Italo-Iraniana

LA DISINTEGRAZIONE dell'Ue non è iniziata il 22 gennaio scorso quando il presidente francese Macron e la cancelliera tedesca Angela Merkel hanno firmato ad Aquisgrana un trattato di amicizia tra i due paesi che può essere giustamente descritto come l'inizio della creazione di uno "Stato unico".

La disintegrazione dell'Ue ha avuto inizio quando, durante la crisi migratoria del 2015, la cancelliera tedesca agì in maniera unilaterale senza consultare gli altri; e lo fece impegnando fondi dell'intera Ue. Secondo lo storico scozzese Niall Ferguson, che si divide tra Stanford e Harward, fu un atto di avventatezza sconcertante, con conseguenze profonde per la Germania e l'Unione europea: rese inconcepibile un accordo razionale di condivisione degli oneri. I "giovani nazionalisti" d'Ungheria, Polonia, Austria e adesso anche Italia non firmeranno nessun accordo di questo tipo.

Rosario Alessandrello

Oggi non ci sono soluzioni semplici alla crisi migratoria.

Il potenziale dei flussi migratori di massa dall'Africa, Medio Oriente e Asia del Sud è vasto e non abbiamo visto ancora niente. Si tratta di un movimento migratorio di decine di milioni di persone e le istituzioni europee non sono in grado di affrontarlo.

Le istituzioni europee sono state disegnate per circostanze completamente diverse, la difesa dei confini non era la priorità. L'idea di una condivisione del peso dell'accoglienza non è mai stata plausibile. Il Governo danese ha deciso di costruire una barriera al confine con la Germania, giustificandola, in maniera ridicola, con la necessità di tenere fuori i "cinghiali" tedeschi e non si tratta di un governo "populista".

L'Austria proclama la chiusura del confine del Brennero con l'Italia in moto sussultorio e la Francia ha chiuso da anni quello di Ventimiglia con l'Italia; senza parlare del filo spinato tra l'Ungheria e i paesi confinanti.

In queste circostanze il percorso dell'integrazione europea è forse terminato. La sola vera domanda riguarda la velocità della disintegrazione.

Il Trattato di Aquisgrana, dopo la Brexit, segna la fine ufficiale dell'integrazione europea, in quanto mira a formare un blocco politico che detti legge nell'Ue, che costruisca una forza militare "europea" al di fuori della Nato e imposti le due economie secondo un approccio malthusiano. Ovviamente tutto ciò è visto con ostilità dagli altri partner dell'Ue e dalle forze di opposizione nelle stesse Francia e Germania. Per non dire che Konrad Adenauer e Charles de Gaulle, firmatari del "trattato dell'Eliseo del 1963" al quale si sono riferiti Macron e Merkel, si stanno rivoltando nella tomba. Allora, a 18 anni dalla fine della Seconda guerra mondiale almeno tre generazioni avevano un ricordo diretto e indiretto dei tre conflitti mondiali combattuti dai due paesi, fra il 1870 e il 1945, quindi era necessaria una riconciliazione solenne.

La buona notizia è che l'accordo non andrà lontano. Il trattato chiede l'ammissione della Repubblica Federale di Germania a membro permanente del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite e impegna anche sforzi comuni per raggiungere gli obiettivi di interventi sul clima e far avanzare la "transizione energetica"; cioè la Francia adotterà il modello tedesco e rinuncerà al nucleare? Per di più l'impegno a promuovere la convergenza tra i due Stati e migliorare la competitività delle due economie significa pareggio di bilancio e austerità, mentre la Francia si trova già oggi in violazione delle regole europee sul deficit. "I due Stati approfondiranno la cooperazione in politica estera, sviluppo, difesa, sicurezza interna ed esterna, adoperandosi al contempo per rafforzare la capacità di azione europea autonoma, separata dalla Nato". I due paesi si aiuteranno l'un l'altro "nel caso di aggressione armata ai loro territori". La Gran Bretagna, a causa della Brexit, ha reagito negativamente alla proposta di Macron per un esercito europeo. Tuttavia, poiché il Trattato di Aquisgrana sembra congegnato per accelerare una inevitabile disintegrazione dell'Ue, Londra potrebbe entrare a far parte di un'unione militare occidentale emergente dalle ceneri dell'Unione europea. La storia sembra suggerire che l'unione militare europea sia da sempre politica britannica: fu proprio la Gran Bretagna nel 1948 a fondare l'Unione militare occidentale insieme alla Francia e al Benelux; successivamente aderirono anche l'Italia con la Germania ovest per arrivare, infine, alla fusione nella Nato.

Alla fine di gennaio scorso i ministri degli esteri di Francia, Germania e Regno Unito hanno presentato a Bucarest, in Romania, il "veicolo finanziario speciale", da loro negoziato con l'Iran, per permettere agli operatori economici dell'Ue e dell'Iran di continuare a commerciare malgrado le sanzioni extraterritoriali decise dagli Usa.

Nonostante il primo interscambio commerciale del 2018 con l'Iran sia stato dell'Italia, la sede del "veicolo" sarà Parigi, la gestione sarà affidata alla Germania e i capitali proverranno dalla Gran Bretagna.

L'intervento dell'Ue con le dichiarazioni dei vari paesi e istituzioni nel caso Venezuela ha manifestato tutto il suo essere frammentato e confusionale (e l'Italia fuori dal coro). La gravità della situazione, però, si manifesta nel momento in cui Donald Trump punta sulle tecnologie nucleari e manda in pensione il vecchio trattato sul disarmo.

Il confronto tecnologico per il presidente degli Stati Uniti è sempre stato l'altra faccia dei rapporti commerciali: è da questa combinazione che nasce il vero potere e sarà questa combinazione a decretare quella leadership mondiale

che la Casa Bianca vuole conservare, respingendo la rivalità cinese e ridimensionando la capacità dell'arsenale nucleare russo. Trump, esattamente come fece Reagan nei confronti dell'Urss nel 1987, coglierà l'occasione della militarizzazione dello spazio anche per imporre a Pechino (il quale non ha mai aderito al trattato sul disarmo missilistico del 1987) e a Mosca una rincorsa estremamente costosa che si trasformerebbe in un dissanguamento finanziario suicida (soprattutto per la Russia).

Rimangono solo sei mesi per capire se la nuova "guerra fredda", che coinvolge per lo più la Cina e l'area del Pacifico, sarà rinviata o è già attuale. In questa situazione il Trattato di Aquisgrana è stato firmato da due "anatre zoppe" - Germania e Francia - nell'ambito di una Ue che dovrebbe saper reagire alla futura tempesta missilistica che la coinvolgerà. •

Rosario Alessandrello è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 1997 per aver sviluppato il settore dell'impiantistica. Ha guidato la Tecnimont, che ha realizzato in tutto il mondo oltre 300 impianti industriali, utilizzando le tecnologie più avanzate.
È presidente della Camera di Commercio Italo-Russa e della Camera di Commercio Italo-Iraniana

DALLE FONDAZIONI

Dall'archivio di Maire Tecnimont documenti, fotografie e microfilm che raccontano lo sviluppo del Paese

NASCE A MILANO IL MUSEO DELL'INGEGNERIA

di Flaminia Berrettini

MEMORIA, ricerca e cultura sono le chiavi del progetto "Patrimonio d'ingegno" voluto da Maire Tecnimont per valorizzare la propria identità storica, tecnica e culturale attraverso un lavoro di catalogazione del ricchissimo archivio societario.

Un patrimonio di sessantacinquemila microfilm, seimila dossier, settemila scatole, oltre a report di progetti e fotografie. Decenni di testimonianze dell'ingegneria italiana che rappresentano la storia e lo sviluppo del Paese.

"È cominciato tutto nel 2004 – afferma Fabrizio Di Amato, Cavaliere del Lavoro e presidente del Gruppo Maire Tecnimont – con l'acquisizione da parte nostra di Fiat Engineering. Ho scoperto che a Torino nella sede dell'azienda c'era un deposito di 2.600 metri pieno di documentazione. L'abbiamo studiata, catalogata, e ora è a disposizione di chi la voglia consultare. Un valore per la collettività e per noi, nella consapevolezza che il rispetto del passato è un esempio e una certezza per il futuro".

Il primo fondo archivistico fruibile – quello della ex Fiat Engineering, società confluita nel Gruppo – è vincolato dal-

la Soprintendenza dei Beni Culturali e raccoglie un patrimonio di progetti realizzati in collaborazione con grandi nomi dell'architettura e dell'ingegneria italiana e internazionale come Quaroni, Nervi, Morandi, Zevi. E ancora, Aulenti, Gabetti, Piano, Krier, Danusso, Covre, Albini, Isola, Halprin e Rogers.
Fabbriche e industrie, ma anche autostrade e trafori, centrali e aeroporti, case civili per abitazione, scuole, ed edilizia per il terziario: elaborati progettuali che restituiscono un patrimonio di conoscenze, di saperi e di capacità gestionali.
"Il nostro Gruppo – commenta Di Amato – nasce dall'integrazione delle migliori conoscenze e competenze italiane del settore dell'ingegneria e dal nostro impegno nel valorizzarle nel tempo: senza 'memoria', in fondo, è difficile stabilire se si stia percorrendo davvero la strada dell'innovazione. Questa è la prima tappa di un percorso che ci porterà ad un museo della nostra ingegneria".
Ma non sarà un semplice luogo commemorativo, bensì un "Experience Center" da cui attingere. L'idea di fondo è quella di usare le conoscenze acquisite in passato come un vantaggio competitivo per progettare il futuro. È questo lo spirito che ha animato il lavoro di ricerca, durato circa sei anni e che ha coinvolto, oltre al Gruppo, anche il Dipartimento di architettura e design del Politecnico di Torino.
Il centro sarà realizzato nel quartier generale di Milano e comprenderà tutti gli archivi delle società del Gruppo, ancora in fase di catalogazione, a partire da quello di Tecnimont, KT-Kinetis Technologies, della olandese Stamicarbon, della tedesca Tpi e dell'indiana Tecnimont Pvt Ltd. ●

Fabrizio Di Amato

Altre notizie sulle fondazioni dei Cavalieri del Lavoro, in una sezione dedicata sul sito www.cavalieridelalvoro.it

LIBRI

Nel libro "L'innovazione non chiede permesso" il Cavaliere del Lavoro Luca Tomassini approfondisce le sfide lanciate dalla rivoluzione digitale

Governare il cambiamento

"I pessimisti hanno quasi sempre ragione. Gli ottimisti cambiano il mondo".
Così il Cavaliere del Lavoro Luca Tomassini, fondatore, presidente e amministratore delegato di Vetrya riassume in una frase l'entusiasmo e l'orientamento alla base della sua recente pubblicazione "L'innovazione non chiede permesso".
Il ritmo di crescita dell'innovazione degli ultimi cinquant'anni supera quello della storia dell'umanità, così come il volume delle informazioni e dei dati di cui oggi disponiamo.
La digitalizzazione irrompe nelle nostre vite offrendo straordinarie opportunità e aprendo la strada a scenari fino ad ora sconosciuti. E proprio da questo dualismo tra lo sviluppo del progresso e le correlate istanze di sicurezza, individuali e collettive, muovono le riflessioni dell'autore.
Attraverso diversi livelli di lettura Tomassini approfondisce le prospettive etiche e sociali derivanti da una rivoluzione digitale caratterizzata da uno sviluppo esponenziale. E lo fa da uomo analogico attento e osservatore, ovvero da persona nata prima dell'avvento del digitale che, avendo quella capacità di guardare all'esterno che i nativi digitali non hanno, desidera dare un contributo di pensiero.

Centrali sono le sue osservazioni sulle trasformazioni da una realtà virtuale ad una realtà immateriale, sugli algoritmi learner in grado di apprendere e generare nuovi algoritmi, sulla trasformazione del mondo del lavoro, sull'analfabetismo digitale, sul deep learning e le deep fakes, sulle questioni relative alla privacy sul web e alla cybersecurity, tra Big data e nuove tecnologie.
L'opera traccia con chiarezza lo scenario che stiamo vivendo e i sentimenti divergenti propri di ogni fase di transizione. Dominanti sono i temi degli equilibri tra libertà e disciplina e della necessità di individuare nuove regole, nuovi modelli economici e nuovi standard di sostenibilità per governare questo cambiamento in relazione alla sua evoluzione.
Quello di cui parla Tomassini è "un futuro di idee, che nascono dal digitale e si sviluppano nel reale per offrire servizi e possibilità sempre nuove".
C'è chi diversamente, pensando al futuro, immagina scenari disastrosi in cui l'umanità sarà schiacciata dalle sue stesse creazioni. Ma è proprio la divisione tra mondo tecnologico e mondo digitale ciò che l'autore respinge con forza, perché è sempre l'uomo il protagonista di ogni cambiamento.
Dalla lettura del lavoro di Tomassini emergono utili spunti di riflessione e di orientamento per affrontare con fiducia il presente e con maggior consapevolezza e ottimismo le sfide poste dallo sviluppo del cyber e del digitale, nella corretta prospettiva di imparare a governarle e a non esserne governati.
"Abbiamo superato sfide ben peggiori. Ci sono stati secoli in cui persino la parola scientia era proibita", scrive in chiusura Tomassini ribadendo il suo approccio positivo ad un futuro digitale. Un futuro in cui l'uomo avrà un ruolo centrale e "forse – osserva l'autore – sarà possibile avere un algoritmo della pace, un'intelligenza artificiale in grado di mantenere l'ordine e l'eguaglianza nel mondo". • (f.b.)

Semplice Come bere un caffè.

Bitcoin, welfare, Iot, nudge sono termini a volte poco comprensibili?
semplicecome.it spiega argomenti complessi con un linguaggio chiaro e diretto.
Grazie a formati digitali innovativi, per aggiornarsi, basta il tempo di un caffè!

Visita **semplicecome.it** e seguici sui social.

promosso da

GENERALI

Semplice come

Il lato chiaro delle cose.

MAPEI. PARTNER MONDIALE DEI COSTRUTTORI.

Prodotti e **soluzioni** tecnologicamente all'avanguardia per la realizzazione di nuove opere edili, il restauro e la conservazione di significativi edifici del patrimonio artistico e culturale in tutto il mondo.

È TUTTO **OK**, CON **MAPEI**

Scopri di più su **mapei.it**

MAPEI®
ADESIVI · SIGILLANTI · PRODOTTI CHIMICI PER L'EDILIZIA